Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 12 / 03. MÄRZ 2021

Hyundai-Sieg bei Arctic-Rallye

Tänak-Triumph am Polarkreis

Formel 1: Alpine A521

Erste Bilder vom Alonso-Renner

Formel E: Saudi-Arabien

Crash-Drama um Lynn und Mortara

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 12



Formel 1: Red Bull RB16B

Der neue Dienstwagen von Max Verstappen



MotoGP-Interview: Marc Márquez

So plant der Honda-Star das WM-Comeback



Run auf Sportwagen-WM

Ferrari baut Hypercar für Le-Mans-Topklasse

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:

RED BULL CONTENT POOL

SUPERCARS



PETRONAS

Editorial

Trotz Corona-Krise und Elektroirrsinn boomt die Langstrecke (mit Verbrenner): Nach Porsche, Audi, Toyota, Peugeot und Honda kommt nun auch Ferrari!

Jetzt ist das nicht für möglich Gehaltene offiziell: Ferrari baut ein Gesamtsieger-auto für die Sportwagen-WM und Le Mans! Es gab zwar eine leise Hoffnung, dass Ferrari ernst machen könnte, aber auch nicht mehr. Zu oft hatte Maranello von Le Mans schwadroniert, nur ist nie etwas passiert. Luca di Montezemolo hatte Le Mans zuletzt 2013 als Drohgebärde genutzt, um die FIA von einer F1-Budgetdeckelung abzuhalten.

Jetzt werden die Italiener 2023 nach fast exakt 50 Jahren zum ersten Mal wieder mit roten Werksrennwagen in die Sportwagen-WM und nach Le Mans zurückkehren. Zwischen 1953 und 1973 war Ferrari im Sportwagensport werksseitig vertreten. Mitten in der Saison 1973 beschloss Enzo Ferrari, dass sich die Scuderia Ferrari in Zukunft ausschließlich auf die Formel 1 konzentrieren soll. Diese Wegweisung hielt bis zum 24. Februar 2021: Am letzten Mittwoch verkündete Ferrari die Rückkehr in die WM-Topklasse.

Der zweite Paukenschlag folgte gleich auf dem Fuße: Ferrari entschied sich nicht für die „billige“ Lösung LMDh, sondern für die aufwendigere Hypercar-Formel, wo Hersteller ihr eigenes Chassis und ihr eigenes Hybridsystem entwickeln dürfen. Mehr technische Freiheit ist in der Regel gleichbedeutend mit höheren Kosten, und weil Ferrari im GT-Bereich immer als finanzieller Hungerleider galt, hatten die meisten Experten eher mit einer Entscheidung pro LMDh gerechnet (siehe dazu auch Seite 12 und 14/15).

Wenn man kurz die Flughöhe anhebt, so kann man sich nur verwundert die Augen reiben: Die Automobilbranche steht vor einer enormen Umwälzung bei den Antriebstechnologien für die Straße, Stichwort Hybridisierung und Elektrifizierung. Viele Hersteller, allen voran die deutschen, scheinen sich auf Geheiß der Politik komplett gegen den Verbrennungsmotor verschworen zu haben.

Und parallel haben nun bereits sechs (!) Hersteller ihren Zutritt in die neue Topklasse des Langstreckensports verkündet – wo der Verbrenner die zentrale Antriebsquelle stellt. Und damit ist vermutlich noch nicht mal Schluss: GM könnte in den nächsten Wochen ebenfalls den Einstieg offiziell machen, BMW, Hyundai und Renault gelten als weitere Kandidaten, auch die Gerüchte um Mercedes wollen nicht verstummen. Selbst wenn man in Rechnung stellt, dass die F1-Hersteller Mercedes, Ferrari und Renault nur deshalb Hypercars aufgleisen, um den notwendigen Personalabbau in der Formel 1 abzufedern, so ist der Zuspruch in dieser Dramatik dennoch überraschend.

Die Gründe? Motorsport ist mehr als ein Fluchtort, eher ein lukratives Werkzeug zur richtigen Zeit. Die Langstrecke boomt mit den Highlight-Rennen seit Jahren, eine Ende ist nicht in Sicht. Sportlichkeit lässt sich am besten im Wettbewerb auf der Rennstrecke abbilden – trotz Elektro-Hype und Corona-Pandemie.



Marcus Schurig
Redakteur



43 **Motocross: Saisonauftakt in Italien mit einem Sieg von Jorge Prado**

TAGLIONI



MSa-Paddock



21 KILOMETER IN FÜNF STUNDEN
Bevor am Wochenende die Nordschleife wieder für Touristenfahrten öffnet, nutzte Redakteur Michael Bräutigam die letzte Gelegenheit, seine Lieblingsrennstrecke noch einmal gemütlich zu Fuß zu umrunden.



KEKSE GEGEN VORTRIEB
Beim Umschiffen eines Militär-Checkpoints steckte der Mietwagen von Rallyereporter Markus Stier plötzlich fest. Was dem front-getriebenen Kia an Traktion fehlte, lieferten zwei finnische Soldaten. Nach zehn Minuten war das Auto wieder flott. Stiers Wegzehrung – eine halbe Prinzenrolle – nahmen die Streitkräfte dankbar entgegen.



LETZTE RILLE
In einem Vierteljahrhundert Rallye-Weltmeisterschaft hat Fotograf Daniel Roeseler eigentlich schon alles erlebt und gesehen. Aber die handgestoppten 19 Sekunden Vollgas im sechsten Gang, die er auf blankem Eis auf der Prüfung Aittajärvi mitstoppte, hinterließen doch Eindruck. Kommentar: „Die spinnen, die Römer!“



RED BULL

Geheime Mission

Red Bull zeigt von seinem neuen Auto nur Computergrafiken. Trotz Filmtag blieben Fotos vom RB16B unter Verschluss. Soll da etwas versteckt werden?

Von: **Michael Schmidt**

Bricht dieses Auto endlich den Bann? Sieben Jahre lang war Red Bull nur zweiter oder dritter Sieger. Sieben Jahre mussten sich die Weltmeister von 2010 bis 2013 hinter Mercedes anstellen. Und jedes Jahr hielt sich die Story an das gleiche Drehbuch. Mercedes stieg mit einem Vorsprung in die neue Saison ein. Red Bull holte auf und schaffte fast immer auch den Anschluss. Mal früher, mal später. Aber nie früh genug.

Diesmal ist die Ausgangslage ein bisschen anders. Zum ersten Mal überwinterte Red Bull mit einem Sieg. Zum ersten Mal sorgen die Regeln dafür, dass die Vorjahresautos zu 70 Prozent übernommen werden. Die Homologationsvorschriften verpassten den Ingenieuren ein enges Korsett. Keiner wird das Rad neu erfinden. Red-Bull-Teamchef Christian Horner bleibt trotzdem vorsichtig: „Die Frage ist, wie weit Mercedes in Abu Dhabi unter seinem Niveau gefahren ist und wie es sich ausgewirkt hat, dass sie wegen der Zuverlässigkeitsprobleme Leistung zurücknehmen mussten. Der Sieg hat uns gutgetan, aber ich fürchte, er hat auch dazu beigetragen, Mercedes noch mehr zu motivieren.“ Horner warnt davor, den großen Gegner zu unterschätzen, nur weil er beim letzten Rennen des Jahres geschwächelt hat. „Sie sind immer noch die Favoriten.“

Mercedes und Red Bull, das ist ein Unterschied wie Tag und Nacht. Die Teams sind so verschieden wie die beiden Autos. Der Red Bull kompakt und stark angestellt. Der Mercedes lang und hinten flach. Mercedes stoppte seine Entwicklung am 2020er-Auto nach dem GP Belgien. Red Bull brachte noch nach Bahrain neue Teile. Damit konnte sich Mercedes zwei Monate länger voll auf das 2021er-Auto konzentrieren. Was Horner aber nicht stört: „Wir haben das Auto auch deshalb so lange entwickelt, weil so viele Teile von 2020 übernommen werden. Und wir wollten daraus für 2021 lernen.“

> „Der Sieg in Abu Dhabi hat uns gutgetan. Ich fürchte aber, dass er auch dazu beigetragen hat, Mercedes noch mehr zu motivieren.“
>
> Christian Horner

Das Problem Windkanal

Die beiden WM-Kandidaten gingen auch bei der Vorbereitung auf die beiden größten Aufgaben dieser Saison getrennte Wege. Mercedes investierte mehr Zeit in die neuen Pirelli-Reifen als jedes andere Team. Dafür verzichtete der Titelverteidiger darauf, einen auf 2021 getrimmten Unterboden auf der Rennstrecke zu testen. Red Bull dagegen probierte im Freitagstraining zum GP Abu Dhabi einen 2021er-Boden bereits aus.

Die Gründe dafür liegen in der Historie. Mercedes brauchte lange, ein repräsentatives Reifenmodell für die heiklen Pirelli-Reifen zu entwickeln. Red Bull dagegen wurde in der Vergangenheit immer mal wieder von seinem Windkanal genarrt. Horner gibt zu: „Wir waren der Meinung, dass wir mehr Verständnis über den gekappten Unterboden bekommen, wenn wir ihn mal fahren. Auch weil wir Korrelationsprobleme wie in den Jahren davor ausschließen wollten.“

Nicht belastbare Windkanaldaten haben Red Bull auch 2020 beim Saisonstart derart ins Hintertreffen gebracht, dass Mercedes mit dem Titel auf und davon fuhr. Bis der RB16 endlich seine Kinderkrankheiten abgelegt hatte, war die halbe Saison schon vorbei. Laut Sportchef Helmut Marko soll diese Schwachstelle nun endlich erkannt und abgestellt worden sein.

Weil Red Bulls 2021er-Auto keine vollwertige Neukonstruktion ist, trägt es den Namen RB16B. Einen RB17 wird es deshalb nie geben. Trotzdem betrieb der Herausforderer eine beispiellose Geheimhaltung. Vom RB16B gibt es bis jetzt nur Computeranimationen, obwohl er bereits einen Filmtag in Silverstone abgespult hat. Das Team präsentierte aber nur Bilder vom gleichzeitig anwesenden RB15 aus dem Jahr 2019. Das Versteckspiel macht eigentlich wenig Sinn. Hätte Red Bull den Supertrick ausgepackt, wäre er wegen der Homologation nur schwer zu kopieren. Die Teams haben ihre Token bereits genommen.

Das bringt uns direkt zu Red Bulls 17. Formel-1-Auto seit 2005. Es sieht so aus, als hätten die Ingenieure um Adrian Newey ihre Token in die Hinterachse investiert.Die Querlenker wanderten nach unten und hinten. Wahrscheinlich sind die hinteren Elemente nach Mercedes-Vorbild an der Crashbox angelenkt. Das bringt aerodynamisch und mechanisch Vorteile. Mercedes profitierte mit besserer Traktion. Die oberen Querlenker verschwinden fast unter der Verkleidung. Die Motorabdeckung ist im mittleren Bereich regelrecht ausgebeult, was man im Vergleich zu 2020 schön am Honda-Schriftzug erkennen kann. Dafür scheint sie unten noch schlanker.

Das gewinnt am Unterboden ein paar Quadratzentimeter Fläche von dem zurück, was die Regeln den Autos außen geklaut haben. Der nach hinten versetzte Kapuzenflügel, schmalere vordere Bremsbelüftungen, ein aufgeräumteres Set an Leitblechen vor den Seitenkästen, fünf vertikale Finnen am vorderen Ende des Bodens dirigieren die Wirbelschleppen nun so, dass der Diffusor trotz der ganzen Einschränkungen gut vor den Turbulenzen der Hinterräder geschützt wird.

Honda hat den Motor angeblich auf den Stand von Mercedes aufgerüstet. Max Verstappen warnt jedoch: Der Gegner steht auch nicht still.“ ■



Großer Eingriff im Heck: Red Bull kopierte die Hinterachse von Mercedes



Der Honda-Schriftzug zeigt die Unterschiede bei der Motorabdeckung

„Zu viel Euphorie bringt nichts“

In seiner siebten Formel-1-Saison will Max Verstappen endlich um den Titel kämpfen. Nach den ersten Kilometern im neuen Auto ist von Enthusiasmus aber noch nichts zu spüren.

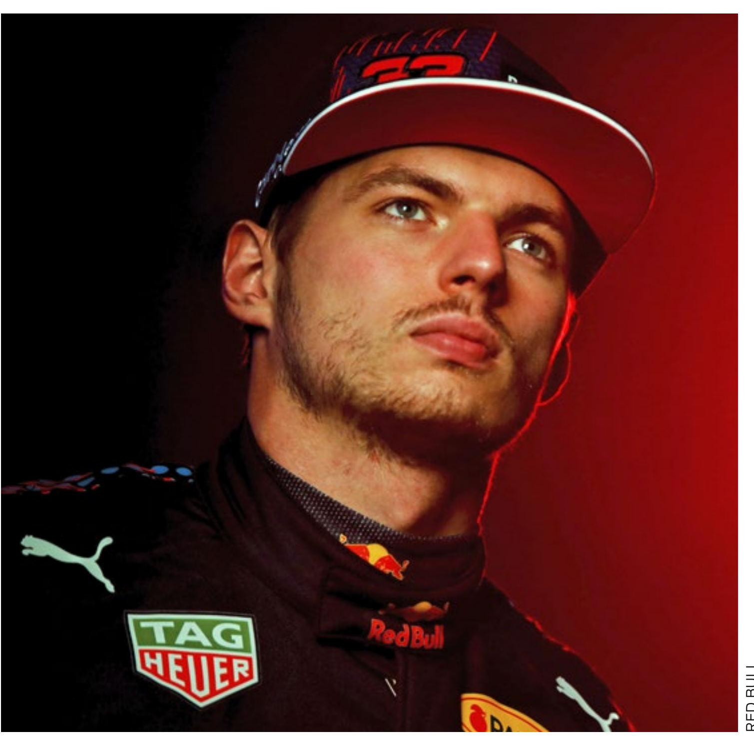
Von: **Tobias Grüner**

Was haben Sie im Winter gemacht. Haben Sie im Rennauto gesessen?
Ich habe die Zeit vor allem mit Simracing verbracht. Aber ich habe auch ein wenig echtes Racing betrieben, das aber nichts mit der Formel 1 zu tun hatte. Ich war in Barcelona mit einem GT3-Auto unterwegs.

Und wie hat sich jetzt der neue Red Bull angefühlt?
Das Problem ist, dass wir den Shakedown auf Demo-Reifen abspulen mussten. Die fühlen sich ganz anders an als richtige Rennreifen. Deshalb gebe ich nicht viel auf die ersten Eindrücke. Es ging nur darum, ein paar Runden zu drehen. Es hat sich für mich alles normal angefühlt. Jetzt müssen wir warten, was in Bahrain passiert, wenn wir die richtigen Reifen am Auto haben.

Red Bull zeigt keine Bilder vom RB16B in Action. Können Sie etwas mehr über das neue Auto verraten?
Es sieht eigentlich immer noch gleich aus. Die Lackierung ist seit fünf Jahren unverändert. Was die Technik angeht, ist es wie bei allen Teams eine Evolution des Vorjahresmodells, also kein ganz neues Auto. Für mich muss es nur schnell sein. Da kann es von mir aus rosa sein oder eine bekloppte Form haben. Wenn es schnell ist, macht das nichts aus.

Zuletzt verschlief Red Bull regelmäßig den Saisonstart. Ist das mit einem Evolutionsmodell ausgeschlossen?
Der Unterboden ist ja komplett anders. Es wird interessant, wer den Verlust an Abtrieb am besten kompensiert. Das müssen wir in den Griff bekommen. Mercedes hatte letztes Jahr das dominante Auto. Wir wissen also, dass wir besser werden müssen.



RED BULL

„Ich hoffe, dass Checo und ich mehr Punkte sammeln können als zuletzt und wir Mercedes das Leben etwas schwerer machen.“
Max Verstappen

Wie sieht es in Sachen Motorleistung aus?
Honda hat wieder gute Fortschritte erzielt. Aber die Konkurrenz steht ja leider auch nicht still. Wir müssen abwarten, ob unsere Verbesserungen ausreichen, damit wir um Siege kämpfen können.

Was denken Sie über die Entscheidung von Red Bull, die Honda-Motoren künftig in Eigenregie zu betreiben.
Für mich ändert das nichts. Es ist natürlich wichtig für das Team, dass diese Angelegenheit geklärt ist. Aber ich konzentriere mich auf andere Dinge. Um die Motorenfrage kümmern sich schlaue Menschen im Hintergrund.

Was macht Sie zuversichtlich, dass es dieses Jahr endlich mit dem Titel klappt?
Ich bin da eigentlich immer sehr realistisch. Mercedes hat letzte Saison die Entwicklung des Autos früh eingestellt. Ab Juli konnte man kaum noch Upgrades bei ihnen erkennen. Wir hatten zu Beginn ein paar Probleme, konnten uns aber kontinuierlich steigern. Wir Fahrer hoffen natürlich immer auf mehr Grip und mehr Power. Es sieht alles vielversprechend aus, aber es bringt nichts, jetzt zu euphorisch zu sein und etwas anzukündigen. Wir wollen ein Statement auf der Strecke abgeben.

Haben Sie sich auch körperlich weiterentwickelt?
Die Fitness war nie ein Problem. Ich habe mich im Auto immer wohlgefühlt. Bei mir geht es eher darum, dass ich mich fahrerisch weiterentwickeln kann. Man setzt sich jedes Jahr das Ziel, im Qualifying noch etwas schneller oder im Rennen noch etwas konstanter zu sein. Und beim Reifen-Management oder der Setup-Arbeit Fortschritte zu machen. Das ist ein ganz natürlicher Prozess.

Wie lief bisher die Zusammenarbeit mit Ihrem neuen Teamkollegen Sergio Pérez?
Ich bin immer schon gut mit ihm ausgekommen. Das Verhältnis ist entspannt. Wie bereits erwähnt, können wir uns über die Balance des Autos noch nicht austauschen. Die richtige Setup-Arbeit beginnt ja erst in Bahrain. Natürlich bringt Checo neue Informationen von seiner Zeit bei anderen Teams oder mit anderen Motorenherstellern mit. Ich freue mich schon auf das Zusammenspiel und hoffe, dass wir dem Team mehr Punkte bringen als zuletzt und es Mercedes etwas schwerer machen können.

Was halten Sie von der Idee mit den Sprintrennen?
Mehr Rennen ist nicht automatisch etwas Gutes. Ich mag das Format mit einem anderthalb Stunden langen Grand Prix. Es kommt vor allem darauf an, dass wir gute Autos haben, mit denen wir auf der Strecke gegeneinander kämpfen können. Und dass es mehr Teams gibt, die um den Sieg fahren. Dann braucht man keine Sprintrennen. Ich glaube nicht, dass so große Veränderungen am Ablauf nötig sind.

Ihr Teamchef Christian Horner hat zuletzt gesagt, dass Sie der erste Kandidat für die Hamilton-Nachfolge bei Mercedes sind. Blicken Sie mit einem Auge schon rüber?
Ich habe keine Ahnung, was Lewis machen wird. Ich konzentriere mich nur auf mich und auf diese Saison, damit wir erfolgreich sind. Wir haben jetzt gerade mal den Shakedown hinter uns. Da denkt man über ganz andere Sachen nach. ■



Max Verstappen

Geburtstag: 30. September 1997
Geburtsort: Hasselt (BEL)
Herkunftsland: Niederlande

KARRIERE
2005–2013: Kartsport
2014: Formel-3-EM
2015–2016: F1 Toro Rosso
2016–2021: F1 Red Bull

119 Grand-Prix-Starts
10 Grand-Prix-Siege
3 F1 Pole-Positions
10 F1 Schnellste Rennrunden

„Man wird süchtig nach Siegen“

Sergio Pérez kann endlich in einem Top-Auto zeigen, was er drauf hat. Mit Max Verstappen hat der Mexikaner aber einen Teamkollegen, an dem schon andere gescheitert sind.

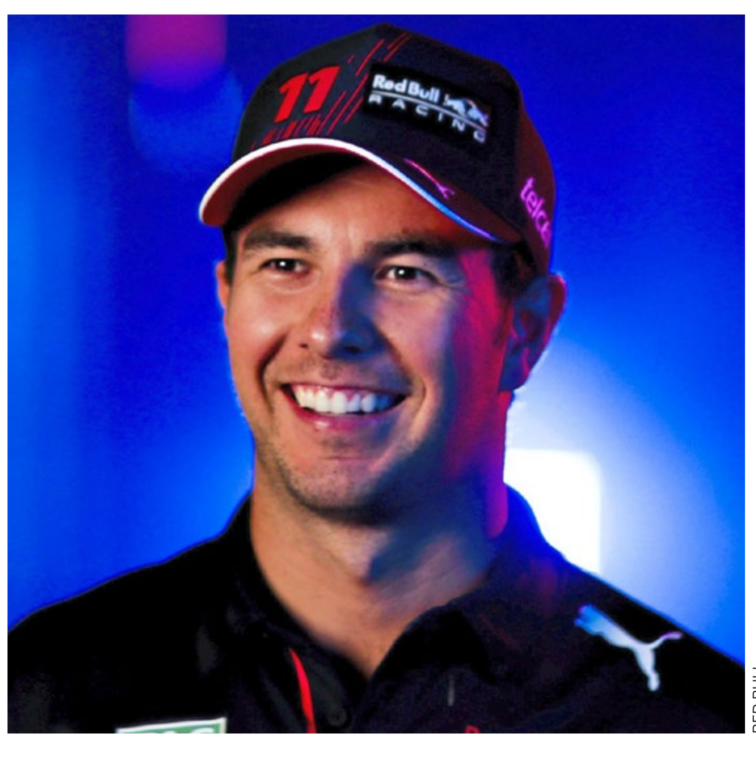
Von: **Tobias Grüner**

Wie unterscheidet sich der Red Bull vom Racing Point?
Es hat sich schon angedeutet, dass der Red Bull anders ist. Aber der Shakedown fand auf den Demo-Reifen statt. Da will ich keine voreiligen Schlüsse ziehen. Man erahnt aber schon das Potenzial.

Es bleibt nicht viel Zeit zur Vorbereitung. Werden Sie bereit sein zum Saisonstart?
Die Liste mit Dingen, die ich neu lernen muss, ist lang. Das fängt schon mit der richtigen Sitzposition im Auto an und den Abläufen, die ich verinnerlichen muss. Die Kommunikation mit den Ingenieuren ist natürlich auch ganz anders. Die richtige Arbeit beginnt erst in Bahrain. Da freue ich mich schon drauf.

Der Red Bull gilt traditionell als schwierig zu fahren. Müssen Sie Ihren Stil anpassen?
Es ist schon ein größerer Unterschied. Man spürt den Charakter des Autos relativ schnell, zum Beispiel den hohen Grip auf der Vorderachse. Ich kann nun verstehen, warum nicht jeder Fahrer in der Lage war, sich daran anzupassen. Es wird eine Zeit dauern, bis ich das Auto vom Setup da habe, wo ich es brauche, um das letzte Zehntel herauszuquetschen. Da hilft nur die Erfahrung auf der Strecke.

Wie viel Zeit haben Sie im Simulator verbracht? Konnten Sie sich mit Verstappen vergleichen?
Ich habe mehrere Wochen mit dem Team verbracht, was in der Lockdown-Situation nicht so einfach war. Der Simulator unterscheidet sich deutlich vom Racing-Point-Modell. Einen echten Vergleich mit Max gibt es noch nicht. Um mehr über seinen Fahrstil zu lernen, müssen wir auf die richtige Strecke gehen.



RED BULL

„Bei Red Bull bieten sich viele Möglichkeiten für mich. Ich sehe das als eine große Chance, die mir neue Türen öffnen kann.“

Sergio Pérez

Fühlt sich der Honda-Motor anders als der Mercedes an?
Ich bin leider nicht genug gefahren, um eine qualifizierte Aussage zu treffen. Was ich gehört habe, soll es einen ordentlichen Sprung zum Vorjahr geben. Die Jungs bei Honda arbeiten wirklich hart, die Lücke zu Mercedes zu schließen.

Was war bisher die größte Überraschung?
Die Größe der Fabrik und die Anzahl der Mitarbeiter ist schon beeindruckend. Hier dreht sich alles ums Gewinnen, das ist die Mentalität der gesamten Organisation.

Wie unterscheidet sich Ihre Vorbereitung vom Vorjahr.
Es war alles etwas hektischer. Ich habe den Vertrag ja erst sehr spät unterschrieben. Meine Motivation ist sehr hoch. Ich war kaum in Urlaub, weil ich lieber an meinem Fitness-Level arbeiten wollte. Auch mit den Ingenieuren ging es viel hin und her. Ich muss so schnell es geht bereit sein für den Test in Bahrain. Bei Red Bull bieten sich viele Möglichkeiten für mich. Ich sehe das als große Chance, die mir neue Türen öffnen kann. Ich muss nur sicherstellen, dass ich auch alles abliefere, was geht.

Haben Sie sich konkrete Ziele für die Saison gesetzt?
Ich möchte mehr abliefern, als im Auto drinsteckt. Wenn es gut für den Titel ist, möchte ich Weltmeister werden. Wenn mit dem Auto zweite Plätze möglich sind, will ich gewinnen. So gehe ich jede Saison an. Ich möchte das Auto und das Team jedes Wochenende einen Schritt nach vorne bringen. Wichtig ist vor allem die Konstanz über die ganze Saison. An diesem Ansatz ändert es auch nichts, dass ich jetzt in einem Top-Team bin.

Mit Max Verstappen haben Sie nicht den einfachsten Gegner als Teamkollegen.
Ich habe Vertrauen in meine Fähigkeiten. Es wird aber eine Zeit brauchen, bis ich alles im Griff habe. Ich sehe aber nicht, warum ich nach einer Weile nicht auf dem gleichen Level fahren sollte. Max ist sehr stark im Qualifying. Das ist eine hohe Messlatte. Ich habe meine Stärken am Sonntag, wenn die Rennpace gefragt ist. Es wird ein interessantes Duell.

Ihren Vorgängern fehlte etwas die Erfahrung. Wie entscheidend ist dieser Faktor?
Das wird enorm wichtig. Wenn es mal nicht so gut läuft, dann leidet man extrem unter dem Druck. Hat man solche Situationen schon einmal durchgemacht, weiß man, auf welche Dinge man sich konzentrieren muss. Im Laufe der Karriere hat man sich gewisse Fähigkeiten angeeignet, die mir sicher helfen werden.

Wie hat Sie der erste Sieg letztes Jahr verändert?
Man will natürlich immer mehr davon. Man wird süchtig nach Siegen. Es war nur der erste. Jetzt warte ich schon auf den zweiten. Man bekommt jede Menge Selbstvertrauen. Wenn man es einmal erreicht hat, weiß man, dass man es noch einmal schaffen kann.

Verfolgen Sie, was bei Ihrem alten Team abgeht?
Ich stehe immer noch in Kontakt zu meinen alten Freunden. Sie gehen offenbar auch sehr positiv in die neue Saison.

Was halten Sie von den neuen Sprintrennen?
Wir müssen aufpassen, dass wir die DNA der Formel 1 nicht beschädigen. Das ist nicht ohne Risiko. Ich bin offen für die Idee, weiß aber noch nicht, was wir erwarten können. ■



Sergio Pérez

Geburtstag: 26. Januar 1990
Geburtsort: Guadalajara
Herkunftsland: Mexiko

KARRIERE
2005–2006: Formel BMW
2007–2008: Formel 3 GB
2009–2010: GP2
2011–2012: F1 Sauber
2013: F1 McLaren
2014–2020: F1 Force India/RP
2021: F1 Red Bull

191 GPs / 1 Sieg / 10 Podiums



Allez les Bleus!

Renault war gestern. Ab der Saison 2021 geht die französische Werks-Equipe unter dem Namen Alpine an den Start. Mit neuem Personal und neuem Look soll endlich der lange angekündigte Titelangriff vorbereitet werden.

Von: **Tobias Grüner**

Beim Formel-1-Comeback des Renault-Werksteams im Jahr 2016 hatten die Verantwortlichen eigentlich die Saison 2021 für die erste Meisterfeier seit 2006 angepeilt. Damals war aber noch nicht abzusehen, dass die Einführung der neuen Fahrzeuggeneration wegen Corona um zwölf Monate verschoben werden muss. So haben die Ingenieure in Enstone noch einmal etwas Zeit zur Vorbereitung auf die große Formel-1-Revolution gewonnen, was nach dem enttäuschenden fünften Platz im Vorjahr auch dringend notwendig erscheint.

Dass Renault zur neuen Saison unter dem Namen seiner Sportmarke Alpine in der Königsklasse antreten würde, hatte 2016 sicher auch noch niemand für möglich gehalten. Ein Grund für die Umbenennung dürfte in der finanziellen Schieflage des Mutterkonzerns liegen. Nach Jahren des Missmanagements hat die Corona-Krise Renault tief in die roten Zahlen gerissen, die nur mit Staatshilfen ausgeglichen werden konnten. In solchen Zeiten kommen kostspielige Motorsport-Engagements nicht besonders gut in der Öffentlichkeit an. Mit der Geburt des Alpine F1 Teams hat man den Renault-Konzern elegant aus der Schusslinie genommen.

A521 in neuem Farbdesign

Mit dem Verschwinden des Namens Renault verschwindet nach nur fünf Jahren auch der traditionelle gelb-schwarze Look der französischen Equipe aus der Formel 1. Stattdessen bekommt der neue A521 eine blauglänzende Basislackierung, die an der Cockpit-Seitenwand und der Motorhaube mit roten und weißen Akzenten aufgelockert wird. Die drei Farben der französischen Tricolore sind dazu auch noch an den oberen Kanten der Endplatten des Front- und Heckflügels angebracht.

Was die Technik angeht, sind Modifikationen auf den ersten Computerfotos nur schwer zu entdecken. Größere Umbauten unter der Haube deuten die stark verschlankten Seitenkästen und die neu geformten Kühlöffnungen an. Dazu kommen noch kleinere Retuschen an Frontflügel und Leitblechen. Umfangreiche Updates gibt das Reglement diese Saison nicht her. Um Entwicklungskosten zu sparen, basiert der A521 auf dem gleichen Monocoque wie der alte Renault R.S.20.



ALPINE

Der neue Alpine A521 ist in den Farben der französischen Tricolore lackiert

Unklar ist auch, wie groß das Upgrade in Sachen Antrieb ausgefallen ist. Vor der vergangenen Saison hatte Renault nur an der Standfestigkeit gearbeitet. Für dieses Jahr kündigten die Ingenieure in Viry-Châtillon an, wieder verstärkt an der Leistungsschraube zu drehen. Wie konkurrenzfähig das neue Triebwerk wirklich ist, werden erst die GPS-Messungen bei den Wintertests in Bahrain zeigen.

Wie schnell ist Alonso?

Mehr Neues bietet das Thema Fahrerpersonal. Für das Projekt Titelgewinn setzen die Verantwortlichen wenig kreativ einfach auf den Piloten, der zuletzt in einem Renault-Renner Weltmeister wurde. Fernando Alonso soll an der Seite von Esteban Ocon den zu McLaren abgewanderten Daniel Ricciardo ersetzen. Die große Frage lautet, ob der 39-jährige Spanier nach zwei Jahren Pause mit Ausflügen nach Le Mans, dem Indy 500 und der Rallye Dakar noch auf höchstem F1-Niveau unterwegs ist. Zusätzliche Zweifel kamen nach dem Fahrradunfall Mitte Februar auf. Heilt der Kieferbruch wirklich vollständig bis Saisonbeginn aus? Bei der offiziellen Teamvorstellung in England ließ sich der Pilot mit dem Hinweis auf strickte Corona-Einreisebeschränkungen entschuldigen.

Die neue Fahrerpaarung verspricht auf jeden Fall Zündstoff. Weder Alonso noch Ocon haben sich in ihrer bisherigen Karriere einen besonderen Ruf als Teamplayer erarbeitet. Sollte der sportliche Erfolg ausbleiben, kann sich die Teamführung auf ordentlich Unruhe von außen und von innen einstellen.

Apropos Teamführung: Parallel zur Umbenennung des Rennstalls hat sich auch die Management-Ebene neu aufgestellt. Der ehemalige Teamchef Cyril Abiteboul gab in der Winterpause seinen Abschied bekannt. Dafür wurde MotoGP-Meistermacher Davide Brivio von Suzuki als neuer Rennleiter verpflichtet. Wie die Rolle des 56-jährigen Italieners genau aussieht, ist noch unklar. Bei der Vertragsunterschrift Mitte Januar hatte Alpine zwar angekündigt, innerhalb weniger Wochen Konkretes zur Aufgabenteilung mitzuteilen, doch seitdem hörte man aus Enstone nicht mehr viel. Gerüchteweise soll Brivio mit Technikchef Marcin Budkowski eine Doppelspitze bilden. ■

Formel 1

Ferrari mit mehr Power

Ferraris Mindestziel ist der dritte Platz. Dafür hat man die Schwachstelle Top-Speed aufgeräumt – mit mehr Power und weniger Luftwiderstand. Jetzt hängt alles am Windkanal.

Von: **Michael Schmidt**

Ferrari will weg vom Ende des Mittelfeldes. Nach dem zweitschlechtesten Teamergebnis 2020 will Ferrari in diesem Jahr wieder unter die Top 3. Dieses Ziel gab Teamchef Mattia Binotto schon vor Weihnachten aus. Jetzt hat er den Plan mit Details untermauert: „Unsere große Schwäche im letzten Jahr war der Speed auf den Geraden. Das lag an der Motorleistung und am hohen Luftwiderstand des Autos. Wir haben über den Winter an beiden Punkten gearbeitet. Unsere Zahlen zeigen uns, dass wir auf den Geraden wieder schnell sein werden."

Auch aerodynamisch soll es Fortschritte geben. Ferrari investierte seine Entwicklungs-Token in ein neues Getriebe und ein schlankeres Heck. Binotto warnt, dass man mehr denn je von der Qualität des Windkanals abhängig sei: „Bei den wenigen Testtagen liegt der Schlüssel darin, wie gut die Daten vom Windkanal sind. Wir werden unter der Saison nicht mehr viel Zeit in die Entwicklung des 2021er Autos stecken können." Dann schwört er sein Team ein: „Wir müssen zeigen, dass wir gewinnen wollen und Fortschritte machen." ■


XPB

Der neue Ferrari SF21 soll auf den Geraden schneller sein als sein Vorgänger

Formel 1

386 Millionen Verlust

Die Formel 1 schreibt rote Zahlen. Der Geschäftsbericht von Liberty Media offenbart hohe Verluste im Jahr 2020, die auf die Coronakrise zurückzuführen sind. Die Teams bekamen in Summe 300 Millionen Dollar weniger.

Von: **Andreas Haupt**

Die 71. Saison der Formel 1 wird für immer in Erinnerung bleiben. Das Coronavirus stürzte die Königsklasse in die schwerste Krise ihrer Geschichte. Liberty Media und FIA führten den schnellsten Wanderzirkus der Welt zwar durch 17 Grands Prix. Doch die Verluste waren hoch. Der Umsatz brach um satte 43 Prozent ein: Von 2,022 Milliarden US-Dollar 2019 auf 1,145 Milliarden 2020.

Der Notkalender rettete die Formel 1 vor der Katastrophe. Jedoch waren die Einkünfte aus der wichtigsten Geldquelle – Antrittsgelder, Fernsehrechte sowie Werbung und Sponsoring – stark rückläufig. Ohne Fans an den meisten Rennstrecken konnte die Formel 1 die Austragungsorte nicht wie gewohnt schröpfen. Es gab weniger Grands Prix. Deals mit TV-Anstalten mussten angepasst werden. So spielten die drei wichtigsten Pfeiler nur 964 Millionen ein. 2019 lag der Ertrag hier in Summe noch bei 1,664 Milliarden Dollar.

Auch andere Einnahmen wie Paddock Club und Fracht versiegten. Deshalb steht ein Minus von 386 Millionen in den Geschäftsbüchern (2019: plus 17 Millionen). Die gesamte Formel-1-Gruppe verzeichnete sogar einen operativen Verlust von 444 Millionen Dollar. An die Teams schüttete Liberty 30 Prozent weniger aus: 711 Millionen statt 1,012 Milliarden. Darunter fällt eine Einmalzahlung für den Abschluss des Concorde-Abkommens. ■


XPB

Trotz großer Verluste haben alle Teams das Corona-Jahr 2020 überstanden

NACHRICHTEN

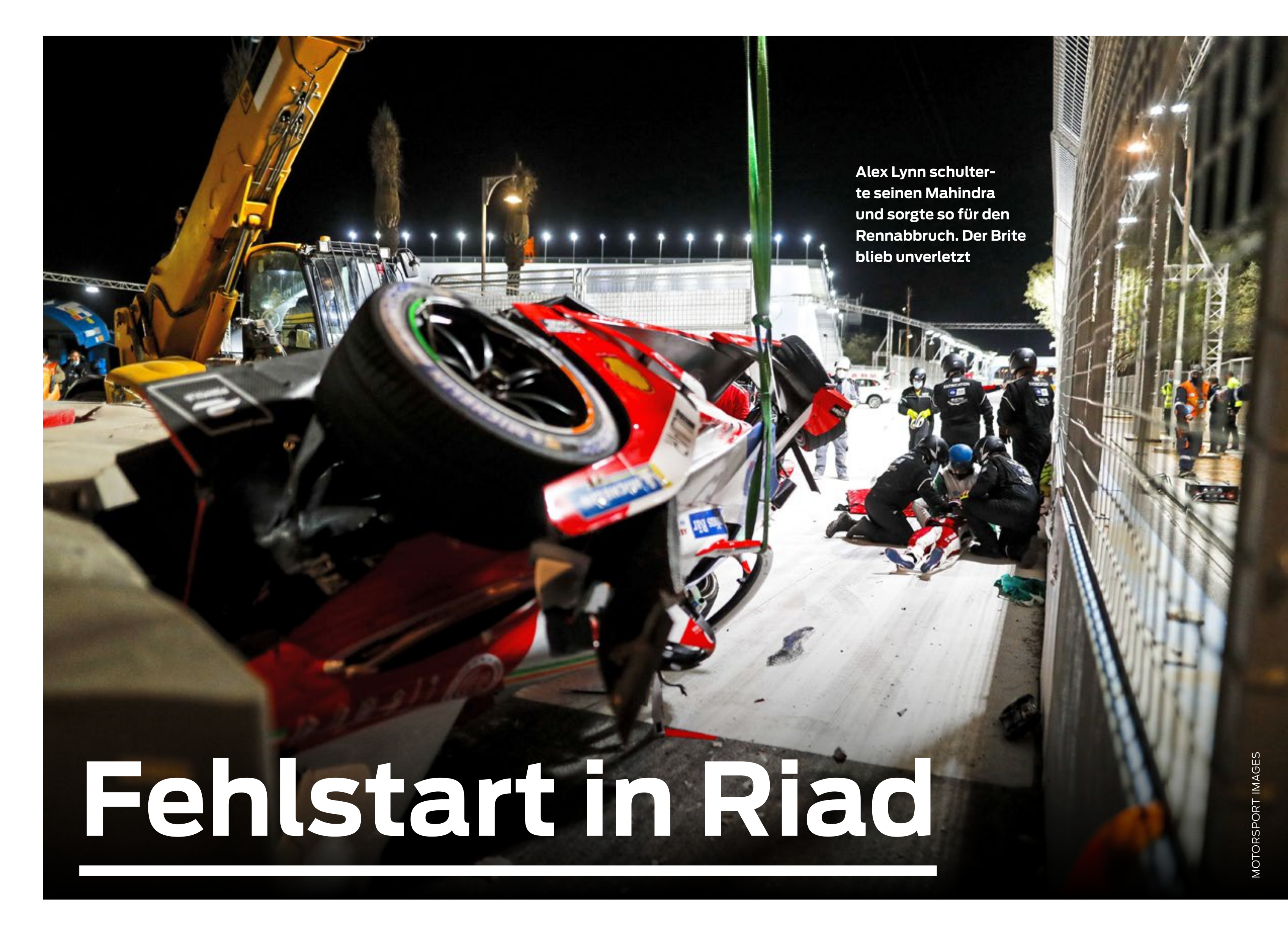
IMPFUNG IN BAHRAIN?
Das Königreich von Bahrain hat dem kompletten Formel-1-Tross angeboten, sich mit dem Pfizer/Biontech-Vakzin impfen zu lassen. Die Impfkampagne soll mit der ersten Dosis bei Ankunft in Bahrain vor den Testfahrten beginnen und vor dem Abflug nach dem Rennen mit der zweiten Dosis abgeschlossen werden. Das F1-Management lehnte das Angebot ab.

BWT MIT ASTON MARTIN
Die österreichische Wasseraufbereitungsfirma BWT bleibt Aston Martin als Sponsor erhalten. Allerdings nicht mehr in Form einer pinken Komplett-Lackierung. BWT wird sich dem geplanten British Racing Green anpassen müssen.

LECLERC IN LE MANS?
Ferrari baut ein Hypercar für die Sportwagen-Weltmeisterschaft. Geplant ist ein Start in Le Mans 2023. Charles Leclerc kokettiert mit einem Gastspiel an der Sarthe: „Wenn sich die Möglichkeit neben der Formel 1 ergäbe, wäre ich einsatzbereit." Neu-Teamkollege Carlos Sainz gibt sich zurückhaltender: „Ich wäre Ferraris größter Unterstützer. Ich werde es nah verfolgen. Aber noch ist das Rennen zu weit weg."

CHADWICK BEI WILLIAMS
Jamie Chadwick, Siegerin der Formel W 2019, bleibt weiter bei Williams. Die 22-jährige Britin heuerte vor zwei Jahren beim Traditionsrennstall an und ist dort als Entwicklungsfahrerin angestellt. Sie soll unter anderem den FW43B im Simulator testen.

BECKMANN STEIGT AUF
David Beckmann hat einen Vertrag beim Formel-2-Team Charouz Racing unterschrieben. Der Deutsche verlässt damit die Formel 3 nach zwei Saisons. Beckmann gewann 2020 für Trident zwei Rennen, erreichte fünf Mal das Podest und wurde Gesamt-Sechster.



Alex Lynn schulterte seinen Mahindra und sorgte so für den Rennabbruch. Der Brite blieb unverletzt

MOTORSPORT IMAGES

Fehlstart in Riad

Nach einem halben Jahr Pause meldete sich die Formel E zurück – und es gibt kaum Gutes zu berichten. Das fürchterliche Bremsversagen bei Edoardo Mortaras Venturi-Mercedes, der Überschlag von Alex Lynn im Mahindra und ein abgewehrter Drohnenangriff sorgten für Negativschlagzeilen.

Von: **Claus Mühlberger**

Saudi-Arabien bezahlt ein hübsches Sümmchen für die Ehre, die Formel E zehn Jahre lang beherbergen zu dürfen. Die Rede ist von insgesamt 285 Millionen Dollar. Verständlich, dass viele Würdenträger des Königreichs, allen voran der umstrittene Kronprinz Mohammed bin Salman, für das viele Geld die 24 bunten (Einheits-)Autos aus nächster Nähe bewundern wollten. Im Grid wurde gedrängelt, als hätte man in Riad noch nichts vom Coronavirus gehört.

Mauerküsse und Unfälle gehören bei der Formel E gewissermaßen zum Markenkern, was nicht verwundert, da die Rennen auf engen, von Betonmauern gesäumten Stadtkursen stattfinden. Doch was sich nach dem Freien Training zum zweiten Rennen am Samstag abspielte, war dramatisch. Nach der routinemäßigen Startübung schoss Edoardo Mortara, der Sensations-Zweite beim Freitag-Rennen, mit seinem vom Venturi-Team eingesetzten Mercedes EQ Silver Arrow 02 bolzengerade in die Bande.

Ungebremst prallte der Venturi mit angeblich 140 km/h stumpf in die energievernichtende Tecpro-Barriere. Mortara kam ins Krankenhaus, konnte aber schnell wieder entlassen werden. „Ich bin ziemlich o. k., aber es geht mir nicht richtig gut“, sagte der sichtlich geschockte Italo-Schweizer nach seiner Rückkehr an die Strecke. „Ich dachte: Das ist das Ende. Kein großartiges Gefühl. Das waren 50 g.“

Dabei hatte Mortara nichts falsch gemacht. Die Datenaufzeichnung zeigte klar, dass er mit aller Macht aufs Bremspedal stieg. Doch das Auto reagierte nicht – wohl aber die FIA.

Risiko Brake-by-Wire?

Weil die Kommissare schlüssige Erklärungen verlangten, die aber von den Teams in der Kürze der Zeit nicht erbracht werden konnten, wurden die verbliebenen drei Mercedes von Nyck de Vries, dem überlegenen Sieger des ersten Riad-Rennens am Freitag, Stoffel Vandoorne und Norman Nato wegen Sicherheitsbedenken für das Qualifying gesperrt.

In der seit Ende 2018 eingesetzten zweiten Generation der Formel-E-Einheitsautos kommt eine neuartige Bremstechnologie zum Einsatz: Brake-by-Wire sorgt dafür, dass die Hinterräder beim Rekuperieren nicht mehr blockieren. Die altbewährte Hydraulik ist passé. Die Informationen über den Bremsdruck erfolgen nun elektronisch.

Offenbar hat diese Technologie ihre Tücken. Denn es stellte sich heraus, dass an Mortaras Venturi auch das Notbremssystem, das die Hinterradbremsen aktivieren sollte, nicht funktionierte. Mercedes erklärte das Bremsversagen mit einem Softwarefehler. Vor exakt einem Jahr überstand Daniel Abt (Audi) in Mexiko einen ähnlichen Mega-Crash unverletzt. Auch da war das Computerprogramm schuld.

Zum Rennen wurden die Mercedes zugelassen, doch sie spielten keine Rolle. An der Spitze duellierten sich beim zweiten Rennen der Trainingsschnellste Robin Frijns im Virgin-Audi mit seinem bisherigen Teamkollegen, Jaguar-Neuzugang Sam Bird. Dass der Brite das bessere Ende für sich hatte, war pures Glück.



FORMULA E

Hartes Duell: Dennis im BMW gegen Sims (Mahindra)



FORMULA E

De Vries (Mercedes) gewann das erste Rennen überlegen


MOTORSPORT IMAGES

Sam Bird im Jaguar staubte in Rennen 2 den Sieg ab



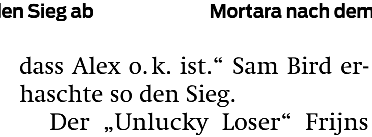
MOTORSPORT IMAGES

Mortara nach dem Bremsversagen: „Ich dachte, es ist vorbei"

Denn just in dem Moment, als Frijns den Attack Mode aktivierte, kollidierten Tom Blomqvist (NIO) und Max Günther, der seinerseits den Jaguar von Mitch Evans traf. Weil die Aktivierungszone für den Angriffsmodus weitab der Ideallinie liegt, schlüpfte Bird durch.

Überschlag von Alex Lynn

Was die Fernsehbilder nicht zeigten: An der gleichen Stelle crashte Alex Lynn. Der Mahindra überschlug sich und rodelte 50 Meter auf dem Überrollbügel über die Piste. Für die TV-Zuschauer war nicht nachvollziehbar, warum Rennleiter Scot Elkins zuerst Full-Course-Yellow ausrief, aber vier Minuten später doch das Safety Car auf die Strecke schickte. Auch die SAT1-Crew tappte im Dunklen. Weitere sechs Minuten später kam der Abbruch. Augenzeuge Lucas di Grassi (Audi) bestätigte, was in einem YouTube-Video zu sehen ist: „Ein Mega-Crash. Ich bin froh,



dass Alex o.k. ist." Sam Bird erhaschte so den Sieg.

Der „Unlucky Loser" Frijns zuckte ratlos mit den Schultern, und der zunächst drittplatzierte Jean-Éric Vergne ärgerte sich über Titelverteidiger António Félix da Costa, mit dem er hart aneinandergeriet. „Darüber wird zu sprechen sein. Wir fahren für dasselbe Team!" Doch es kam noch schlimmer für den zweifachen Meister. Weil er den Attack Mode nicht wie gefordert zweimal aktiviert hatte, bekam er 24 Sekunden Zeitstrafe aufgebrummt.

Die Deutschen erzielten nur Teilerfolge. René Rast im Audi holte am Freitag den vierten Platz. Pascal Wehrlein im Porsche wurde Fünfter und Zehnter. Sein Teamkollege André Lotterer blieb zweimal ohne Top-10-Resultat, einmal davon wegen eines Platten. Max Günther (BMW) war in beiden Rennen in Unfälle verwickelt, einmal schuldlos, einmal ohne Fremdbeteiligung. ■

KURZ NOTIERT

ANGRIFF AUF RIAD

Saudi-Arabien ist ein heißes Pflaster. Raketenangriffe gehören zum täglichen Leben. Am Samstagabend wurde eine Drohnenattacke auf Riad offiziell bestätigt. Die Marschflugkörper wurden durch Flugabwehrraketen in der Luft zerstört. Saudi-Arabien machte die Huthi-Rebellen im Jemen verantwortlich. Dort führt das Land seit 2015 einen Stellvertreterkrieg gegen den Iran.

DRAGON MIT BOSCH

Das Dragon-Team bekommt künftig E-Motoren von Bosch.

KEIN KAUFINTERESSENT

Audi wird Ende 2021 seine Formel-E-Lizenz an den Veranstalter zurückgeben. Es fand sich kein Käufer. Damit ist auch der Traum von Jay Penske ausgeträumt: Der Dragon-Besitzer hoffte vor zwei Jahren, seine Startlizenz für bis zu 100 Millionen Dollar zu verkaufen.

ES GEHT DOCH WEITER

BMW zieht sich zwar zum Ende der Saison zurück, wird aber weiterhin den Antriebsstrang für das Andretti-Team liefern.

FORMEL E IN RIAD/SAUDI-ARABIEN

1. Rennen, 32 Runden à 2,495 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Nyck de Vries (NL)	Mercedes	46.44,765 min
2.	Edoardo Mortara (CH)	Venturi-Mercedes	+ 4,119 s
3.	Mitch Evans (NZ)	Jaguar	+ 4,619s
4.	René Rast (D)	Audi	+4,852 s

2. Rennen, 29 Runden à 2,495 km

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Sam Bird (GB)	Jaguar	39.50,836 min
2.	Robin Frijns (NL)	Virgin-Audi	+ 2,194 s
3.	António Félix da Costa (P)	DS-Techeetah	+ 6,900 s
4.	Sérgio Sette Câmara (BR)	Dragon	+ 12,817 s

STAND FAHRER

1.	De Vries	32 Punkte
2.	Bird	25
3.	Frijns	22
4.	Mortara	18
5.	Da Costa	15
6.	Evans	15
7.	Rowland	14
8.	Rast	13
9.	Sette Câmara	12
10.	Wehrlein	11

STAND TEAMS

1.	Jaguar	40 Punkte
2.	Mercedes	36
3.	Virgin-Audi	22
4.	Dragon	22
5.	Audi	19
6.	Venturi-Mercedes	18
7.	DS-Techeetah	15
8.	Nissan	14
9.	Porsche	11
10.	NIO	9



Ferrari baut Hypercar!

Die Italiener galten als heißer Kandidat für eine Rückkehr in die Topklasse des Langstreckensports – doch das haben wir schon so oft geschrieben! Jetzt ist es Realität: Sie kämpfen ab 2023 um den Gesamtsieg in Le Mans – mit einem Hypercar nach FIA-Reglement.

Von: **Marcus Schurig**

Das war eine schwere Geburt: Seit zwei Jahren wird bei Ferrari über ein Sportwagenprojekt beraten, doch Mitte Februar hat die Sportabteilung wirklich das Go des Vorstandes erhalten: Ferrari wird 2023 in die Gesamtsiegklasse des Langstreckensports zurückkehren!

Damit hält der globale Zuspruch für die neuen Topklassen im Langstreckensport an: Der VW-Konzern entsendet Porsche und Audi in die amerikanische LMDh-Klasse, zu der auch Acura, die US-Nobelsparte von Honda, ein Bekenntnis abgegeben hat.

Im Hypercar-Lager sind nun ebenfalls drei Hersteller fix: Neben Toyota und Peugeot hat sich auch Ferrari für die teurere und aufwendigere Hypercar-Kategorie entschieden. Die Gründe liegen für GT-Sportchef Antonello Coletta auf der Hand: „Natürlich hatten wir bei Ferrari unsere eigenen Bedingungen für den Einstieg. Die Priorität Nummer eins war für uns, dass wir alle Bauteile des Autos selber machen können, nicht nur einige Teile – das war der erste Hauptgrund."

Offenbar glaubt Ferrari, mit einem Hypercar einen besseren Bezug zu den Straßenautos herstellen zu können: „Die Verknüpfung zwischen Straßenautos und Rennauto ist unerlässlich", sagt Coletta. „Dabei kann es sich um Verknüpfungen zu aktuellen Straßenfahrzeugen oder zukünftigen Supercars handeln. Das hat dann dazu geführt, dass wir unsere Überlegungen auf das Thema Hypercar fokussierten."

Hypercar mit mehr DNA

Der Italiener will zwar noch keine Details über Motor, Hybrid, Antriebskonzept oder Chassis ausplaudern, aber er lässt keinen Zweifel daran, warum Hypercar (LMH) die bessere Lösung ist: „Rein technisch betrachtet kann man sich als Hersteller im LMDh-Auto nur mit dem Motor einbringen – das war uns zu wenig. Ein Rennauto von Ferrari braucht mehr DNA als nur den Motor."

> „Das Renndebüt wird 2023 erfolgen, im Optimalfall beim ersten Saisonlauf der WEC. Der erste Test soll in 14 bis 15 Monaten erfolgen – wenn es die Corona-Lage zulässt"
>
> Ferrari-Sportchef Coletta

Viele Experten waren sicher, Ferrari würde auf jeden Fall ein LMDh-Auto bauen. Die These beruhte auf drei Annahmen: Die Sportabteilung hatte auf der Langstrecke schon immer ein enges Budget, und LMDh ist deutlich günstiger als Hypercar. Zweitens hatte Ferrari vor zweieinhalb Jahren zusammen mit Porsche, McLaren und Ford dem ACO eine Absage in Sachen Hypercar erteilt. Die Aussage damals: Die Klasse sei zu teuer. Das bewegte den Le-Mans- und WM-Veranstalter ACO damals, eine Kooperation mit der IMSA-Serie einzugehen, die ihre kostengünstigere DPI-Topklasse als LMDh in den Deal einbrachte. Drittens versucht uns Porsche seit Monaten weißzumachen, dass Ferrari kommt – und zwar wie Porsche mit einem LMDh-Auto. Diese Rechnung ging also schon mal schief – siehe dazu Seite 14/15.

Das Hypercar-Projekt ist an die GT-Abteilungen Competizione GT und Corse Clienti angedockt – deutet das womöglich darauf hin, dass Ferrari vielleicht ein Kundensportprogramm vom Hypercar auflegt? Coletta sagt, die Frage sei offen: „Das muss man abwarten. Ich sehe das so, dass der Einsatz eines Hypercars von einem Privatteam sehr viel abverlangen würde – andererseits ist es aber auch nicht unmöglich. Nach meiner Einschätzung ist ein LMDh-Auto zum Beispiel wegen des Einheitshybrids für Privatteams leichter zu handeln. Aber die Frage Kundensport oder kein Kundensport liegt bei uns aktuell nicht auf dem Tisch."

50 Jahre seit dem letzten Engagement von Ferrari in der Topklasse sind viele Fragen offen: Ferrari validiert gerade mögliche Konzeptentscheidungen für Motor, Hybrid und Chassis. Der Zeitplan steht immerhin: „Das Renndebüt wird 2023 erfolgen, im Optimalfall beim ersten Saisonlauf der Sportwagen-WM", sagt Coletta. „Der erste Test soll in 14 bis 15 Monaten erfolgen – wenn uns Corona keinen Strich durch die Rechnung macht." ■

Sportwagen-WM (WEC): Erster Glickenhaus-Hypercar-Test, aber kein WM-Debüt in Portimão

Erster Glickenhaus-Test

Die Scuderia Cameron Glickenhaus hat im italienischen Vallelunga den ersten Test mit ihrem neuen Hypercar 007 abgespult. Der ursprüngliche erste Renneinsatz beim WM-Saisonstart in Portimão wurde jedoch gecancelt. Dafür bestreitet nun Corvette Racing die kommenden WM-Läufe in Portimão und Spa.

Von: **Marcus Schurig**



Stattliche Erscheinung: Glickenhaus-Hypercar beim Test in Vallelunga

Das Hypercar-Programm des US-Milliardärs Jim Glickenhaus hat seine erste Bewährungsprobe auf der Rennstrecke bestanden: Auf der italienischen Rennstrecke in Vallelunga spulte das 007-LMH Hypercar der Scuderia Cameron Glickenhaus über 100 Runden ab. „Den ersten Testtag haben wir primär mit Kalibrierungsarbeiten für den Motor und das Getriebe verbracht", erzählt Teamchef Jim Glickenhaus. „Das war relativ aufwendig und umständlich, weil einige unserer Technikpartner wie Bosch und Xtrac aufgrund der Corona-Reisebeschränkungen nicht nach Italien reisen konnten, weshalb wir uns mit Daten-Standleitungen behelfen mussten." Am zweiten Tag konnten Romain Dumas und Franck Mailleux dann aber Runde um Runde abspulen, ohne dass größere Probleme auftauchten. „Romain Dumas hat mir erzählt, dass er beim ersten großen Test mit einem neuen Rennauto bei großen Herstellern viel weniger zum Fahren gekommen sei als mit uns", rapportierte ein stolzer Jim Glickenhaus.

Der Amerikaner erklärte, dass der ursprünglich für Anfang Februar geplante erste Test wegen Problemen bei der Ersatzteilversorgung aufgrund der Corona-Pandemie auf Ende Februar verschoben werden musste. „Wegen des Verzugs haben wir auch den Start beim ersten WM-Lauf in Portimão Anfang April abgesagt, denn wir wollen das Auto erst dann homologieren, wenn wir genügend Testkilometer abgespult haben", sagt Glickenhaus. Im März steht ein Highspeed-Test in Monza an, Mitte April will Glickenhaus einen 30-Stunden-Test in Aragón bestreiten.

Mittlerweile hat Corvette Racing bekannt gegeben, dass sie die kommenden WEC-Läufe in Portimão und Spa als Vorbereitung auf das 24h-Rennen in Le Mans bestreiten werden. In der IMSA-Serie finden zwischen März und Ende Juni eh keine Rennen statt. Die WM-Läufe in Portimão und Spa werden ohne Zuschauer stattfinden. Laut ACO-Quellen gibt es aktuell keine Ausweichplanungen für die Rennen in Portimão und Spa, allerdings wird intern offenbar noch eine Verschiebung des 24h-Rennens in Le Mans von Juni auf August erwogen. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

NLS-AUFTAKT WIE GEPLANT

Am 20. März stehen die Test- und Einstellfahrten an, eine Woche später das erste NLS-Rennen der Saison. Die Veranstalter bestätigten nun beide Termine. Wie im Vorjahr wird es ein spezielles Hygienekonzept geben. Zudem ist der Zugang zum Fahrerlager nur mit einem negativen Corona-Test möglich. Die Corona-Boxengasse kommt vorerst nicht zum Einsatz. Auch Zuschauer sind zunächst nicht erlaubt.

FALKEN MIT NEUEN FAHRERN

Das Nordschleifen-Programm von Falken bekommt neue Gesichter: Lance-David Arnold und Alessio Picariello sind ab sofort im siebenköpfigen Fahrerkader neben Dirk Werner, Martin Ragginger, Klaus Bachler, Thomas Preining und Sven Müller. Peter Dumbreck scheidet dagegen bei Falken aus, bleibt aber weiterhin Markenbotschafter und will als Rennfahrer in anderen Projekten aktiv weitermachen.

NEUES DUO BEI TEAM75

Der ADAC-GT-Masters-Champion Christian Engelhart wechselt das Team und greift in dieser Saison nicht mehr für SSR Performance, sondern für die Mannschaft von Porsche-Teamchef Timo Bernhard an. Daneben hat man Thomas Preining verpflichtet.

LE-MANS-TERMIN WACKELT

Wie bereits oben in der Glickenhaus-Meldung kurz erwähnt, wackelt offenbar der Le-Mans-Termin, der aktuell für das Wochenende am 12. und 13. Juni vorgesehen ist. Momentan ist für den Veranstalter noch nicht absehbar, ob und wie viele Zuschauer zugelassen werden können. Die ersten beiden WM-Läufe müssen ohne Fans stattfinden, doch der ACO kann sich eine weitere Austragung des 24h-Rennens in Le Mans ohne Fans nicht leisten. Damit ist eine Verschiebung des 24h-Rennens ein Thema. Einige Quellen behaupten, dass eine Verschiebung in



den August mehr Sicherheit beim Thema Corona-Pandemie und Zuschauer böte. Andere Quellen verweisen darauf, dass ein so später Termin die Teilnahme amerikanischer Teams (wie Corvette Racing) de facto unmöglich machen würde.

WRT: LMP2-FAHRERCREW FIX

Das belgische WRT-Team, das 2021 mit der Startnummer 31 in der LMP2-Klasse der Sportwagen-WM mit einem Oreca 07 Gibson an den Start gehen wird, hat die Teamkollegen für den bereits nominierten Startfahrer Robin Frijns bekannt gegeben: Der Belgier wird beim LMP2-Einsatz unterstützt von Ferdinand Habsburg und Charles Milesi.

24H RING: TOP-LAMBO-CREW

Das Lambo-Team FFF Racing hat bestätigt, dass man das 24h-Rennen auf der Nordschleife mit den Lamborghini-Werksfahrern Andrea Caldarelli, Marco Mapelli, Giacomo Altoe und Mirko Bortolotti bestreiten wird. Dass FFF Racing Team wird ein Auto beim 24h-Rennen sowie in der NLS-Saison einsetzen, dass mit Hankook-Reifen an den Start rollen wird.

Die neuen DPI-Autos aus Amerika sollten als LMDh-Klasse global eine tragende Rolle spielen

Unschärfe-Relation

IMSA

Ferrari hat entschieden, in die Topklasse des Langstreckensports zurückzukehren. Das sind großartige Nachrichten, für die Sportwagen-WM ebenso wie für Le Mans. Doch die Knaller-Nachricht lässt mindestens zwei Parteien ratlos zurück: Die nordamerikanische IMSA-Serie und den VW-Konzern. Denn die hatten fest darauf gesetzt, dass Ferrari ein LMDh-Auto bauen würde – und nicht ein Hypercar.

Von: **Marcus Schurig**

Der Teufel steckt wie immer im Detail. Doch zunächst zum großen Ganzen: Trotz Coronakrise und der breit angelegten Transformation im Automobilgeschäft, die die Motorsportbudgets stark unter Druck setzt, glänzt der Langstreckensport mit herausragenden Perspektiven, die niemand ernsthaft so erwarten durfte. Mittlerweile haben sechs (!) renommierte Automobilhersteller offiziell angekündigt, in die Topklasse des Langstreckensports zurückzukehren: Peugeot, Ferrari, Porsche, Audi und Honda (über die US-Nobelsparte Acura) bauen neue Prototypen, mit denen man um Gesamtsiege kämpfen kann, und Toyota führt sein Engagement in der Sportwagen-WM (WEC) ebenfalls weiter fort. Fast ist man geneigt, von einer neuen Blüte zu sprechen: Zuletzt standen 1999 ähnlich viele Hersteller in der Gesamtsiegerklasse am Start. Und das alles in einer Phase, wo die Hersteller Milliardeninvestitionen für neue Antriebe auf der Straße stemmen müssen.

Die Kosten der Freiheit

Doch der Teufel steckt wie gesagt im Detail, denn es gibt nicht die eine Topklasse: Zwei unterschiedliche Fahrzeugspezifikationen buhlen um die Gunst der Hersteller. Da sind zunächst die Hypercars nach FIA-/ACO-Reglement: Hier können die Hersteller mehr Freiheiten nutzen. Sie dürfen ihr eigenes Chassis und ein selbst entwickeltes Hybridsystem einsetzen. Dazu können sie beim Boosten der elektrischen Energie zusätzlich die Vorderachse antreiben. Auch bei Motor, Getriebe und Aufhängung gibt es viele technische Freiheiten.



FERRARI

„Ich kann mir nicht vorstellen, dass IMSA eine Nennung von Ferrari für das 24h-Rennen in Daytona in der Gesamtsiegerklasse einfach ablehnen wird. Es dürfte für IMSA sehr schwer sein, die Tür für die Hypercars zuzuschlagen.“

Ferrari-Sportchef Coletta

Viele Freiheiten sind gleichbedeutend mit höheren Kosten, auch wenn die Hypercars sehr viel billiger sind als die alten LMP1-Hybrid-Wummen. Die zu erwartenden hohen Kosten führten vor knapp zwei Jahren dazu, dass sich vier Hersteller (Porsche, Ferrari, Ford, McLaren) dazu entschlossen, kein Hypercar-Auto zu bauen. Um diese vier Hersteller doch noch umzustimmen, formte der ACO eine Allianz mit der amerikanischen IMSA-Serie.

Dabei sollte die für 2023 geplante Neuauflage der extrem kosteneffizienten DPI-Topklasse so hingetrimmt werden, dass sie gemeinsam mit den Hypercars in einer Klasse um Siege und Titel fahren können – so wurde es im Januar 2020 in Daytona verkündet. Die DPI 2.0 wurde zur LMDh-Klasse: Hersteller haben hier weniger technische Freiheiten, dafür mehr Einheitsbauteile. Das Chassis zum Beispiel stammt aus der LMP2-Klasse, das Hybridsystem ist ein Einheitsbauteil.

Mit diesem Schachzug wollte der WM- und Le-Mans-Veranstalter ACO die vier abtrünnigen Hersteller Porsche, Ferrari, Ford und McLaren zurück an den Tisch holen. Die Rechnung ging auch teilweise auf: So kündigte der VW-Konzern im Dezember

2020 an, dass die beiden Marken Audi und Porsche ein LMDh-Auto bauen, auch Acura hat die Fortsetzung ihres DPI-Engagements bestätigt. Dazu gilt es als sicher, dass der GM-Konzern weitermacht, wenngleich noch unklar ist, ob Cadillac den Zuschlag erhält oder eine andere Submarke.

Wo ist das Problem? Bei den Strategen im VW-Konzern ging man fest davon aus, dass Ferrari ein LMDh-Auto bauen würde. Doch seit letzter Woche wissen wir: Sie machen ein Hypercar! Damit verschiebt sich das Kräfteparallelogramm signifikant zugunsten der Hypercars: Mit Toyota, Peugeot und nun Ferrari hat die Klasse drei starke Hersteller. VW hatte antizipiert, dass sich die billigere Lösung LMDh langfristig durchsetzen würde, über die numerische Übermacht. Das Argument: Wenn die Balance of Performance (BoP) die beiden Rennklassen Hypercar und LMDh eh gleichstellt, werden die meisten Hersteller die billigere Variante nehmen. Und wenn die VW-Gruppe gleich zwei Marken in die Klasse schickt, wird das den Zuspruch für LMDh beflügeln.

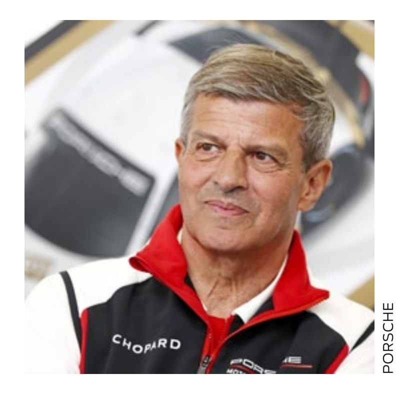
Keine authentische Lösung

Doch mittlerweile stellt sich heraus, dass Porsche die Rechnung ohne den Wirt gemacht hat. Ja, ein LMDh-Auto mag die Hälfte oder sogar nur ein Drittel eines Hypercars kosten, doch viele Hersteller wie Ferrari sagen: Die DNA meiner Marke muss sich auch im Rennauto widerspiegeln, da gibt man gerne etwas mehr Geld aus.

Die Hypercar-Fraktion konnte eh nie verstehen, warum hochprofitable Marken wie Porsche oder Audi mit einem LMP2-Auto um die Wette fahren wollen: „Aus meiner Sicht ist das keine glaubwürdige und authentische technische Lösung für ein Rennauto“, sagte etwa Toyota-Teamchef Rob Leupen im Mai 2020.

Noch etwas spricht gegen LMDh: Die Klasse wurde in Amerika geboren und nicht vom ACO erfunden, was aus französischer Sicht ein Nachteil ist. Doch angenommen, viele Hersteller wären auf das Kostenargument angesprungen, so hätte der ACO diese Front über LMDh abgedeckt.

Jetzt hingegen lautet der Spielstand der beiden Topklassen plötzlich 3:3. Die entscheidende Frage lautet: Wird der ACO für die WM und für Le Mans „seine“ eigene Topklasse Hypercar über die BoP womöglich bevorteilen? Oder tritt man als fairer Makler


PORSCHE

„Wenn man die historische Chance hat, so ein Auto zu bauen, zu Kosten, die um ein Vielfaches unter dem liegen, was wir für die LMP1-Hybridklasse ausgegeben haben, dann ist das fast alternativlos.“

Porsche-Sportchef Enzinger

auf, und lässt – wie vereinbart – beide Marken auf Augenhöhe miteinander kämpfen? Der US-Milliardär Jim Glickenhaus, der ebenfalls ein Hypercar für Le Mans baut, hat diese Fragestellung so zugespitzt: „Glaubt denn irgendjemand ernsthaft, dass ein Hypercar (LMH) die 24 Stunden von Daytona gewinnt? Oder, andersherum, dass ein LMDh-Auto die 24 Stunden von Le Mans unter einer BoP gewinnen darf?“ Will sagen: Der ACO wird die Hypercars pushen, die von der Papierform her wahrscheinlich eh die schnelleren Fahrzeuge sein werden. Somit wäre es unwahrscheinlich, dass der ACO in Le Mans eine amerikanische Rennklasse siegen lassen wird – was für Porsche und Audi ein mächtiges Problem wäre. Der VW-Konzern muss sich die Frage stellen, ob es richtig war, alles auf die Karte LMDh zu setzen.

Der Masterplan von Porsche und Audi hatte viele gute Argumente auf seiner Seite, außerdem war er im VW-Konzern vermutlich alternativlos, denn der VW-Boss Herbert Diess hat den Motorsportabteilungen im Konzern auf breiter Front den Hahn abgedreht. Der LMDh-Plan hätte auch aufgehen können – wenn Ferrari mitgezogen hätte.

Die Macht des Faktischen

Das Hauptargument von Porsche-Motorsportchef Fritz Enzinger lautete: „Wenn man die historische Chance hat, so ein Auto zu bauen, zu Kosten, die um ein Vielfaches unter dem liegen, was wir für die LMP1-Hybridklasse ausgegeben haben, dann ist das fast alternativlos.“

Diese Lageeinschätzung beruht auch auf der Tatsache, dass immer mehr Rennserien zu sogenannten Spec-Formeln mutieren, wo die Hersteller mit baugleichem oder baugleich-ähnlichem Technikstand herumkariolen. Bei genauer Betrachtung stimmt das aber nur teilweise: GT3 oder TCR sind BoP-Klassen, aber sie haben immer noch einen klaren Modellbezug, über die Karosserie, den Motor und viele Bauteile mehr. Hier bietet sich der Kundensportansatz an, den Porsche und Audi in die Topklasse skalieren wollten. Der VW-Konzern setzte dabei auf die Macht des Faktischen: Wenn wir mit zwei Marken LMDh machen, werden die anderen uns schon folgen.

Jetzt könnte dieser Plan aber scheitern: Ferrari-GT-Sportchef Antonello Coletta leugnet zwar, dass die Kostendeckel in der Formel 1 eine Rolle bei der Entscheidung gespielt haben, die Topklasse in Le Mans zu unterstützen. Fakt ist aber auch: Ferrari muss das F1-Team von 950 auf 650 Mitarbeiter abspecken – da käme ein zweites Großprojekt ganz recht.

Neue Hypercar-Kandidaten

Bei Renault könnte es übrigens ähnlich laufen: Die Franzosen schnuppern gerade über Alpine Frischluft in der Langstreckentopklasse – mit der Zielsetzung, eventuell wie Ferrari ein Hypercar zu bauen. Dann stünde es schon 4:3 für die Hypercars. Und alle jene Hersteller, die bisher abgewartet hatten, wie sich der Spielstand Hypercar gegen LMDh entwickelt, werden nun nicht mehr darum herumkommen, auch ein Hypercar in Betracht zu ziehen. Das gilt für BMW ebenso wie für Mercedes.

Das einzige mögliche Gegenargument: Vielleicht lässt IMSA die Hypercars in Daytona und Sebring gar nicht zu, obwohl es so vereinbart war. Wer in Amerika fahren will, müsste dann also ein LMDh-Auto bauen. Ferrari-Mann Coletta will das nicht glauben: „Ich kann mir nicht vorstellen, dass IMSA eine Nennung von Ferrari für das 24h-Rennen in Daytona in der Gesamtsiegerklasse einfach ablehnt.“ Der Teufel steckt also weiter im Detail. ■



MOTORSPORT-IMAGES

In Le Mans kann man den Pulsschlag des globalen Langstreckensports am besten fühlen: Hypercars? Oder LMDh?

Nagelprobe

Ott Tänak profitierte von seiner guten Startposition am Freitag und kontrollierte das Feld danach bis ins Ziel

Toyota war der große Favorit bei der Arctic-Rallye, doch die Yaris WRC fraßen statt der Konkurrenz die eigenen Reifen auf. Der erste WM-Lauf jenseits des Polarkreises ging an Hyundai.

Von: **Markus Stier**

Es war die letzte Prüfung, die letzte Kurve dieses Samstags, in der Sébastien Ogier ein mäßiges Wochenende in ein mieses verwandelte, als er das Heck seines Yaris WRC in dieser nickeligen langen Links von Siikakämä ein bisschen zu weit in die Schneemauer ragen ließ, worauf der kurze Japaner im Konter schnurstracks rechtwinklig in den Tiefschnee abbog und feststeckte. „Das war echt schräg. Ich bin ausgestiegen und konnte das Zielschild sehen.“

Zum Zeitpunkt des Malheurs war der Weltmeister Sechster, aber schon das Loch zum fünftplatzierten Teamkollegen Elfyn Evans wäre angesichts der Restdistanz von nur 45 Kilometern am Sonntag kaum zu stopfen gewesen, Craig Breen auf Rang 4 war schon 25 Sekunden weit weg. Und so verlor der Franzose mit einem Trostpünktchen in der finalen Powerstage letztendlich sieben von möglichen 30 Zählern. Der Frust hielt sich in Grenzen: „Es war eh ein Wochenende zum Vergessen.“

Es war nicht die einzige Pille, die man bei Toyota an diesem Wochenende zu schlucken hatte: Mit Kalle Rovanperä auf Rang 2 lag das Team von Jari-Matti Latvala und ganz Finnland exakt eine Position zu tief, Vize-Weltmeister Elfyn Evans war mit Platz 4 alles andere als zufrieden, und selbst der eigentlich ganz tapfere, auf Rang 6 eingelaufene Takamoto Katsuta sparte nicht mit Kritik: „Manchmal fehlte es mir an Selbstvertrauen“, sagte der seit Jahren in Finnland lebende Japaner. Nach dem Monte-Carlo-Triumph mit drei Yaris auf den ersten vier Plätzen nun vier unzufriedene Piloten – was ist schiefgelaufen?

Falsche Vorbereitung

Die Toyota-Truppe wiederholte einen Fehler, der schon im Vorjahr den fest eingeplanten Sieg auf den schnellen Schotterpisten Estlands gekostet hatte: Die Fahrer testeten zwar im hohen Norden wie alle anderen Werksteams auch, aber Toyota verzichtete wie nach dem langen ersten Corona-Lockdown 2020 auf eine Vorbereitung im Wettkampf, während Hyundai-Teamchef Andra Adamo seine Spitzenkräfte Ott Tänak und Thierry Neuville zum Aufwärmen eine nationale Rallye bestreiten ließ. Bei der ebenfalls verschneiten Otepää-Rallye in Estland lernten die Fahrer die Eigenheiten der Pirelli-Spike-Reifen schon vor den eher sterilen Testkilometern kennen.



Kein Werksfahrer hat mehr Lappland-Erfahrung als Takamoto Katsuta. Drei Mal trat der Japaner bei der nationalen Rallye an, der WM-Lauf war sein vierter Start.



ROESELER

Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala wähnte seine Mannschaft trotzdem auf der sicheren Seite, hatte er doch seinen Spezi und langjährigen Testfahrer Juho Hänninen schon im Januar zur nationalen Arctic-Rallye geschickt. „Da haben wir reichlich Daten gesammelt", sagte Latvala. Die Sache hatte nur einen Haken: Das sonstige Vollgasblasen auf superschnellen Pisten fand beim WM-Lauf nur auf vier der zehn Prüfungen statt. Einige der besonders eiligen Abschnitte hatte der Veranstalter modifiziert und dafür eher schmale und kurvige Pfade durch die Wälder Lapplands gewählt. Toyota testete auf Pisten mit falscher Charakteristik. „Wir haben keine andere gefunden", entschuldigt sich Latvala. Das Malheur mit unpassenden Testpisten war den Rotweißen schon 2020 in Estland passiert.

Störrischer Japaner

Plötzlich passte die Abstimmung des ganz auf Stabilität in schnellen Ecken ausgelegten Yaris nicht mehr. Ausgerechnet das agilste Allradauto aller Zeiten mochte nicht einlenken. Abgesehen von Ogier, der mit seinem Yaris bestens zufrieden war, war den anderen das Auto zeitweise nicht geheuer, und so fuhren sie entweder langsamer (wie Evans) oder erhöhten den persönlichen Einsatz (wie Rovanperä). Das Rutschen über die Vorderachse und der zusätzlich ausgeübte Zwang bekam aber den Reifen nicht gut. Zwar klagten alle Topteams über nachlassende Haftung, aber auf den Toyota waren die Räder früher hinüber.

Dabei mussten die Teams nur am Samstag je drei Prüfungen mit einem Satz Gummis bestreiten. Ogier kam geschockt aus den ersten 24 Kilometern von Mustalampi und gestand: „Meine Reifen waren nach zehn Kilometern fertig." Danach waren aber noch zwei weitere Prüfungen zu fahren. „Ich habe ein bisschen an den Dämpfern und den Diffs gedreht, aber viel kannst du unterwegs nicht machen", klagte Kalle Rovanperä und forderte: „Wir müssen da was machen." Aber auch bei den Reparaturpausen im Service-Park bekam man das Thema nicht wirklich in den Griff. „Wir müssen uns das in Ruhe nach der Rallye anschauen", bekannte Latvala. Ogier dagegen wollte das Thema nicht so hoch hängen: „Man muss da jetzt nicht woanders nach Fehlern suchen. Ich glaube, Kalle hat sich unnötig Druck gemacht, weil er unbedingt gewinnen wollte."

Nur auf den absoluten Highspeed-Prüfungen in Kaihuavaara und Aittajärvi konnten die Toyota glänzen, genau dort fuhren sie ihre vier Bestzeiten. Dass Hyundai hier ein kleines bisschen schwächelte, lag auch am Getriebe. Kalle Rovanperä wurde im Ziel von Kaihuavaara mit 194 km/h gemessen, die i20 WRC hingen bei 189 km/h im Begrenzer fest. Der absolute Bestwert, den die Radarpistolen anzeigten, lag bei 203,8 km/h. Das ausgerechnet Ford die Spitzenposition belegte, spricht nicht für den Fiesta, sondern nur für eine zu lange Übersetzung. Tatsächlich geht beim Beschleunigen stetig Zeit verloren. Teemo Suninen klagte: „Es gibt einfach nicht genug Kurven, wo du einen Unterschied machen kannst." Teamchef Richard Millener nahm kein Blatt vor den Mund: „Wir hatten hier nicht das Auto, um weiter vorn zu fahren." Ford fährt im Prinzip immer noch mit der Technik von 2019, das im Vorjahr geplante Motor-Update ist immer noch nicht homologiert. Nun ruhen die Hoffnungen auf dem nächsten Lauf in Kroatien.

Mit Rang 8 wurde Suninen unter Wert geschlagen. Der angezählte Finne bot nach seinem frühen Abflug in Monte Carlo eine ordentliche Leistung, sodass er trotz des geplanten WRC-Debüts von Adrien Formaux wahrscheinlich auch in Kroatien starten darf. Noch haben Millener und M-Sport-Eigner Malcolm Wilson nicht entschieden, ob sie ein drittes World Rally Car an den Start bringen oder Suninen in der WRC2 antreten lassen.

Endlich mal wieder Geld

Auf den einzigen Vollzeitangestellten im Cockpit brauchen die Briten ihr Geld nicht setzen. Gus Greensmith war zwar nicht so desolat wie beim Saisonauftakt in Südfrankreich, aber Rang 9 – rund eine Minute hinter Suninen – ist auch kein Ruhmesblatt. Dass die Laune bei den Team-Oberen trotzdem nicht so übel war, ist vor allem dem Umstand geschuldet, dass erstmals seit knapp einem Jahr das Kundengeschäft wieder brummte. Die Chance auf eine richtige Wintergaudi ließ sich neben dem in die Jahre gekommenen Janne Tuohino auch Prada-Erbe Lorenzo Bertelli nicht entgehen. Dass beide sportlich keine nennenswerte Rolle spielen würden, war vorher klar, dass es so blöd laufen würde allerdings nicht: Bertelli steckte am Samstag in einer Schneewehe fest und durfte am Sonntag als Letztplatzierter WRC-Fahrer für die anderen die Straße fegen, Tuohino stieg sonntags gar nicht erst ein. „Ich sage sonst immer allen anderen, sie sollen vorsichtig laufen, und dann rutsche ausgerechnet ich gestern aus, als ich aus dem Haus komme. Die Schulter ist hin."

Als sich jener Janne Tuohino 1999 auf Rang 8 beim finnischen WM-Lauf in einem alten Ford



ROESELER

Kalle Rovanperä gab alles, aber der Toyota wollte nicht so wie Finnlands neuer Superstar



ROESELER

Die Ford waren mangels Motorleistung chancenlos



ROESELER

Manche steckten nur kurz im Schnee fest, andere wie Loubet auch länger

Regelmäßig Zeiten in den Top 5: Oliver Solberg gab im Hyundai ein starkes WRC-Debüt

Escort WRC in die Notizbücher der Teamchefs eintrug, schwamm Finnlands neuer Superheld noch in der Ursuppe. Kalle Rovanperä, 20 Jahre alt, ist nach zwei Läufen der jüngste WM-Tabellenführer der Geschichte. Aber so richtig freuen mochte sich der Mann aus Jyväskylä nicht: „Das Auto hat das ganze Wochenende nicht genau das gemacht, was es sollte."

Nach seinem Erfolg bei der Arctic-Rallye 2020, dem Powerstage-Sieg in Schweden einen Monat später und dem starken Auftritt in Estland schien der erste WM-Sieg an diesem Wochenende logisch, stattdessen musste er sich mit Thierry Neuville um Rang 2 schlagen, den er in einem Herzschlagfinale und seinem zweiten Powerstage-Erfolg um 2,3 Sekunden distanzieren konnte. Rovanperä hatte als einziger Fahrer am Sonntag zwei Ersatzräder mitgenommen. „Klar verlierst du ein kleines bisschen durch das Extragewicht, aber du gewinnst ja wieder, wenn du am Ende zwei frische Reifen zur Verfügung hast."

Das Reifenthema bestimmte das ganze Wochenende die Debatten. Stolz hatte der neue Ausrüster Pirelli verkündet, dass man in einem patentierten Verfahren die sieben Millimeter langen Stahlnägel nicht einklebt wie zuvor die Konkurrenz von Michelin, sondern direkt beim Vulkanisierungsprozess einarbeitet, womit die italienischen Gummis deutlich weniger an Zahnausfall leiden. „Schon richtig, aber wenn sie hinüber sind, bewegen sich die Spikes so stark, dass du trotzdem keinen Grip hast," relativierte Sébastien Ogier.

Reifenkiller unterm Schnee

Alle Fahrer litten an der nachlassenden Bodenhaftung. In Schweden taut es immer wieder mal und friert wieder an, so wächst im Winter im besten Fall eine solide Eisschicht, aber oben in Lappland hat es immer Frost, also kommt unter einer Pulverschnee-Oberfläche sofort der gefrorene Schotter durch, der die Pneus angreift. Das Problem verschärfte sich durch einen plötzlichen Wärmeeinbruch am Rallye-Wochenende. Getestet hatten die Teams bei minus 25 Grad, auf der ersten Prüfung lag die Temperatur erstmals in diesem Winter bei plus eins und es nieselte gar. Der nordische Frühling ließ nicht nur den anfangs ganz vorn startenden Ogier auf glitschiger Matsche auf Rang 8 abrutschen, er erhöhte auch den Gummiverschleiß erheblich.

Konkurrent Ott Tänak gestand: „Den Unterschied hat der erste Tag gemacht." Mit null Punkten aus Monte Carlo angereist, fuhr der Este hinter sämtlichen Stamm-Werksfahrern los und fand auf den beiden Auftaktprüfungen deutlich besseren Grip als die Gegner vor. Von den 20 Sekunden Vorsprung des Freitags zehrte der souverän vorneweg fahrende Weltmeister von 2019 bis zum Schluss.

Es war keine der dominanten Vorstellungen, die wir von Tänak in früheren Jahren reichlich gesehen haben, der Este fuhr fast unauffällig vorn, weil hinter ihm nicht nur die Toyota-Mannen mit sich selbst und ihren Problemchen befasst waren, sondern auch die eigene Mannschaft. Niemand hat zurzeit solchen Druck auszuhalten wie Martijn Whydaeghe. Der Flame liest den französischen Aufschrieb von Thierry Neuville mit spürbarem Akzent vor. „Vor al-



Kalle Rovanperä (20) ist der jüngste Tabellenführer. Der letzte Finne, der die Punkteliste anführte, war 2017 Jari-Matti Latvala – sein Teamchef.



ROESELER



ROESELER

Verständigung schwierig: Thierry Neuville und Martijn Wydaeghe



ROESELER

Ott Tänak: Jetzt 14 WM-Siege



ROESELER

Ogier: Nur ein Pünktchen

lem, wenn sich die Wörter ohnehin ähneln, kann ich sie nicht immer verstehen, und dann muss ich ein bisschen langsamer machen," klagt Neuville. Die Techniker schraubten ständig an der Akustik, versuchten in der Gegensprechanlage Störgeräusche wegzufiltern. Vor dem letzten Tag wechselten sie gleich die ganze Anlage.

Die Schrauber in Blau hatten ohnehin an diesem Wochenende gut zu tun. Alle vier Fahrer demontierten regelmäßig die hinteren Kotflügel an den Schneemauern. Keiner ging dabei so wüst zu Werke wie der Neuling. Auf Einladung von Teamchef Adamo saß Oliver Solberg erstmals hinterm Steuer eines Hyundai WRC. „Er soll Spaß haben", sagte der Italiener, und der 19-jährige Schwede ließ es krachen. Eine Prüfung brauchte der Sohn des Weltmeisters Petter Solberg zum Einschießen, auf der zweiten war er Viertschnellster, auf der dritten Drittschnellster. Ohne seine zwei Dreher wäre der Debütant in die Top 6 gefahren.

Craig Breen sah dem forschen Auftritt des Youngsters mit grimmiger Miene zu. Der Schweden-Zweite von 2020 wollte besser sein als Platz 4. Aber nach halbjähriger Pause und nur einem Testtag war fahrerisch etwas Sand im Getriebe und am Samstagabend auch noch Öl darunter.

Für den folgenden Morgen-Service sind regelmäßig nur 15 Minuten vorgesehen, die Mechaniker schraubten beim Wechsel der Schaltbox um ihr Leben. Eine Minute, bevor die Uhr ablief, saß Breen noch nicht im Auto, Beifahrer Paul Nagle war mit der Bordkarte schon voraus zur Zeitkontrolle gerannt. Zehn Sekunden bevor die Stempelminute anbrach, rollte der Ire aus der Werkstatt. Die Blaumänner fielen sich in die Arme, und Teamchef Adamo bekannte stolz: „Ich sag ja immer: Von den 254 Angestellten bei Hyundai Motorsport bin ich der schlechteste." ■

ARCTIC-RALLYE FINNLAND (26.–28.2.2021)

Zweiter von zwölf Läufen, zehn Wertungsprüfungen über 251,08 Kilometer

1.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 WRC	2:03.49,6 h
2.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota Yaris WRC	+17,5 s
3.	Neuville/Wydaeghe(B/B)	Hyundai i20 WRC	+19,8 s
4.	Breen/Nagle (IRL/GB)	Hyundai i20 WRC	+52,6 s
5.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota Yaris WRC	1.01,5 min
6.	Katsuta/Barritt (J/GB)	Toyota Yaris WRC	+1.37,8 min
7.	Solberg/Marshall (S/GB)	Hyundai i20 WRC	+1.39,0 min
8.	Suninen/Markkula (FIN/FIN)	Ford Fiesta WRC	+2.09,0 min
9.	Greensmith/Edmondson (GB/GB)	Ford Fiesta WRC	+3.39,4 min
10.	Lappi/Ferm (FIN/FIN)	VW Polo GTI Rally2	+6.07,0 min

Bestzeiten: Tänak 5, Evans 2, Rovanperä 2, Neuville 1

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	39 Punkte
2.	Thierry Neuville	35
3.	Sébastien Ogier	31
4.	Elfyn Evans	31
5.	Ott Tänak	27
6.	Craig Breen	16
7.	Takamoto Katsuta	16
8.	Dani Sordo	11
9.	Andreas Mikkelsen	6
10.	Oliver Solberg	6



ROESELER

Pirelli: 384 Nägel pro Rad

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	82 Punkte
2.	Hyundai	70
3.	M-Sport-Ford	24
4.	Hyundai 2	22

Obenauf: WRC2-Sieger Esapekka Lappi gewann im VW Polo acht von zehn möglichen Prüfungen

Lappi kam, sah und siegte

ROESELER

Im ungewohnten VW Polo mischt Esapekka Lappi neun Jahre nach seinem letzten Arctic-Auftritt die zweite WM-Liga auf und weist mit einem Start-Ziel-Sieg auch WRC2-Titelfavorit Andreas Mikkelsen in die Schranken.

Von: **Reiner Kuhn**

Die zweite Liga glänzt am Polarkreis mit dem besten Feld aller Zeiten. Von den knapp 40 Teams sind 23 in der WRC3 und 9 in der für werksunterstütze Piloten reservierten WRC2 genannt. Als wäre die Mischung aus Lokalhelden und Toptalenten, garniert mit den Rallycross-Weltmeistern Johan Kristoffersson und Mattias Ekström, nicht genug, trifft Monte-Sieger Andreas Mikkelsen mit Esapekka Lappi zudem auf einen in allen Belangen gleichwertigen Herausforderer.

Der 30-jährige Finne zählt wie Hayden Paddon, Mads Östberg und Mikkelsen zu jenen WM-Lauf-Siegern, denen die Mitgift für eines der raren Werkscockpits fehlt. Also nimmt Lappi die Herausforderung an. Zu verlieren hat er nach dem unerwarteten Citroën-Rückzug Ende 2019 und der Saison 2020 im klammen M-Sport Team nur wenig. Ein Testtag und 130 Kilometer im ungewohnten VW Polo später markiert Lappi die ersten beiden Bestzeiten. Denn Tabellenführer Mikkelsen muss zuerst auf die Bahn und sucht erst einmal die schnellste Linie in den von den breiteren World Rally Cars in den Schnee gefrästen Bahnen. Lappis Teamkollege Nikolay Gryazin nutzt die seltene Chance und sorgt zu Beginn gar für eine VW-Doppelführung.

Am Samstag ist dann auch dem Letzten klar: Lappi, der acht der insgesamt zehn WPs für sich entscheidet, ist hier nicht zu halten. Als er kurz in einer Schneewehe steckt (WP 8), lässt sich WRC3-Privatier Egon Kaur (VW) die Bestzeit notieren. Auf der finalen Prüfung nimmt Lappi wegen verschlissener Vorderreifen das Tempo raus, und Mikkelsen kann sich den in dieser Saison auch in der zweiten Liga mit fünf Extrazählern belohnten Powerstage-Sieg gutschreiben lassen.

Zu wenig, um Lappi zu schlagen. „Der VW hat mich wirklich beeindruckt. Erstmals habe ich über eine gesamte Rallye nichts am Setup verändert und bin einfach nur gefahren“, lässt der Gewinner im Ziel protokollieren.

Hinter dem Toptrio Lappi, Mikkelsen und Gryazin streiten zwei heimische Privatiers um den WRC3-Sieg. In der vierten Prüfung steckt Emil Lindholm seinen Skoda in eine Schneewand und Arctic-Spezialist (Sieger der nationalen Ausgabe im Januar) Teemu Asunmaa, übernimmt den vierten Klassenrang. Dahinter setzten sich zur Halbzeit Kaur und der kurzfristig für Marco Bulacia eingesprungene Eyvind Brynildsen (Skoda) aus Norwegen fest und sollten diese Positionen bis ins Ziel halten.

Hyundai-Junior Ole Christian Veiby kommt trotz Proberitt im Januar nicht über Klassenrang 7 hinaus, auch weil zu Beginn die Elektronik seines i20 Rally2 muckt. Noch schlimmer ergeht es Werkskollege Jari Huttunen. Der Mitfavorit muss seinen Hyundai schon nach wenigen Metern mit Motorschaden abstellen. Pech auch für M-Sport-Junior Adrien Fourmaux. Der Franzose (WP 6) strandet wie zuvor WRC3-Gaststarter Albert von Thurn und Taxis (WP 3) im Tiefschnee. ■



Cockpit-Rochaden auch beim dritten WM-Lauf: Während Hyundai-Junior Oliver Solberg in Kroatien wieder im Kundensportmodell sitzt, soll M-Sport-Pilot Adrien Fourmaux dort sein WRC-Debüt im Fiesta geben.



HONZA FRONEK

WM-Führung ausgebaut: Mikkelsen



ROESELER

WRC3-Sieger: Privatier Asunmaa

WRC2/WRC3 ARCTIC

1. Lappi/Ferm (FIN/FIN)	
Volkswagen Polo Rally2	2:09.56,6 h
2. Mikkelsen/Floene (N/N)	
Skoda Fabia Rally2	+ 47,7 s
3. Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	
Volkswagen Polo Rally2	+ 1.30,3 min
4. Asunmaa/Salminen (FIN/FIN)*	
Skoda Fabia Rally2	+ 1.58,7 min
5. Kaur/Simm (EST/EST)*	
Volkswagen Polo Rally2	+ 2.02,9 min

* WRC3

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 2

1. Andreas Mikkelsen (N)	53 Punkte
2. Esapekka Lappi (FIN)	29 Punkte
3. Adrien Fourmaux (F)	25 Punkte


Tanken oder Shoppen?
50 Ausgaben MOTORSPORT aktuell frei Haus plus Einkaufsgutschein gratis dazu!
MOTOR SPORT aktuell
BestChoice
EINKAUFSGUTSCHEIN
30€
mit mehr als 25.000 Filialen.
cadooz
Tank- und Warengutschein
30 €
JET
SCHLAUER IST DAS.
amazon.de
geschenkkarte
€ 30
GRATIS
für Sie zur Wahl

Interview mit Riku Bitter

„Eine einmalige Chance“

Riku Bitter, Präsident von Finnlands Motorsportverband AKK, über die Herausforderungen und Aussichten der Arctic-Rallye.

Von: **Markus Stier**


AKK

Wer kommt auf die Idee, die gleiche Rallye einfach zwei Mal zu fahren?
Noch vor Weihnachten war klar, dass die Schweden-Rallye ohne Publikum nicht stattfinden konnte. Also rief der WM-Promoter bei uns an und fragte, ob wir vom AKK uns vorstellen könnten, einen WM-Lauf im Winter auszurichten. Wir haben sofort Kontakt mit dem Veranstalter der Arctic-Rallye und der Stadt Rovaniemi, aber auch anderen Gegenden in Finnland aufgenommen. Aber es war schnell klar, dass es auf Rovaniemi hinauslaufen würde.

Konnten Sie die Rallye vom Januar eins zu eins kopieren?
Der Plan war eigentlich, den WM-Lauf zusammen mit der nationalen Rallye auszutragen. Aber der Veranstalter hat uns auch wegen der Streckengenehmigungen klargemacht, dass er lieber erst die traditionelle nationale Rallye im Januar durchführen will und dann den WM-Lauf später.

Was war die größte Herausforderung?
Die Finanzierung, weil keine Zuschauer kommen durften. Und so war es wichtig, dass die Stadt Rovaniemi einen Teil der Kosten geschultert hat.

Und das, obwohl wegen Corona die Stadtsäckel momentan leer sind?
Die Stadt erlebt eine schwere Zeit, weil die Ski-Saison vor allem mit den ausländischen Gästen komplett ins Wasser gefallen ist. Die Stadt-Oberen haben die einmalige Chance gesehen, Rovaniemi in der Welt bekannt zu machen.

Die finanzielle Situation Ihres Verbandes sah zuletzt auch nicht rosig aus, und ein WM-Lauf kostet zwischen zwei und vier Millionen Euro. Wenn Sie zum Sommer immer noch keine Tickets verkaufen dürfen, wird die Rallye Finnland dann wie auch 2020 abgesagt?
Exakt liegen die Kosten bei der Rallye Finnland bei fünf Millionen, bei der Arctic war es eine Million plus die Kosten für Covid-Tests. Ehrlich gesagt: Niemand weiß, was kommt, aber wir versuchen, einen Weg zu finden. Wir arbeiten an einem Konzept, wo wir wie der Veranstalter 2020 in Estland die Zuschauer in getrennte Gruppen aufteilen und lenken können.

War die Arctic im WM-Kalender ein einmaliges Ereignis? Oder sehen Sie die Chance auf eine Fortsetzung?
Diese Frage wird mir gerade oft gestellt. Soweit ich weiß, hat die Rallye Schweden für 2022 einen Vertrag mit dem Promoter, und laut FIA-Regel soll eigentlich jedes Land nur einen Lauf ausrichten.

Bei der FIA hat eine gewisse Flexibilisierung eingesetzt, und Schweden steht immer wieder wegen Schneemangel auf der Kippe …
Eins steht fest: Wir haben hier oben immer richtigen Winter. Und es spräche ja auch nichts dagegen, zwei Schnee-Rallyes zu haben. Dann lohnen sich auch das Testen und die Reifenentwicklung mehr. Wir wären jedenfalls bereit. Und die Stadt Rovaniemi auch. ■

Darum sind die Copiloten so wichtig

Präzision gleich Sicherheit

Nicht alle kurzfristigen Beifahrer-Wechsel am Polarkreis waren positiven Corona-Tests geschuldet. Martin Prokop tauschte seinen Copiloten wegen Sicherheitsgründen aus.

Beim offiziellen Vortest zur Arctic-Rallye nahm Martin Prokop erstmals in seinem neuen Ford Fiesta Rally2 Platz. An seiner Seite Viktor Chytka, mit dem der 38-jährige Tscheche Anfang Januar bei der Rallye Dakar auf Gesamtrang 9 surfte.

„Doch schnell war uns beiden klar, dies ist eine andere Welt“, verrät Prokop. Und erklärt: „Viktor ist noch nie in so einem Auto gesessen – und dann eine Winter-Rallye, das ist eine echte Herausforderung, auch und gerade für die Zusammenarbeit im Cockpit. Die Sicht im Schnee ist schon bei Tageslicht bescheiden. Wichtiger: Bei den hohen Geschwindigkeiten müssen die Ansagen klar und auf den Punkt kommen.“

Ein Beifahrer-Wechsel war unumgänglich. Während Prokop und Chytka mit der Streckenbesichtigung begannen, reiste Michal Ernst an, der zuletzt bei der Monte 2014 an Prokops Seite agiert hatte. Durch die Corona-Tests verlor er noch einen halben Tag und war erst am Mittwochnachmittag vor Ort. „Egal. Auch wenn wir in der WRC2 am Ende mit Rang 6 zufrieden sein mussten, war es die richtige Entscheidung. Wir kamen prima zurecht und hatten Spaß“, so Prokop, der zu Jahresbeginn Vater wurde. ■ RK

MÜLLER

Bewährtes Team: Prokop und Ernst

KOMMENTAR

SO GEHT RALLYE

Die Finnen lieben und können einfach Rallye. Wo sonst ist es möglich, in wenigen Wochen einen kompletten WM-Lauf aus dem Boden zu stampfen? Und, mindestens ebenso wichtig, das Budget dafür aufzutreiben? Vor allem, wenn aufgrund der Corona-Pandemie keine Zuschauer erlaubt sind, und durch diverse Reise-, Abstands- und Hygiene-Auflagen die Umsetzung vollends zur eiligen Herkules-Aufgabe wird. Dafür ein herzliches „Kiitos“, sprich Dankeschön, an die Suomi. Und Glückwunsch an die Teams, Hersteller, den WM-Promoter und auch die FIA. Denn ohne eine Winterrallye fehlt der Topliga mehr als einfach nur ein Lauf. Anders als bei diversen Zeitenjagden auf Schotter- und Asphaltwegen, ist der spektakuläre Ritt über verschneite Eispisten mit den speziell für diese Bedingungen produzierten schmalen Spike-Reifen einmalig. Das sorgt nicht nur für mehr Spannung und Wettbewerb, sondern auch für spektakuläre Bilder und Geschichten. So tobte Kalle Rovanperä am Samstag mit 203,8 Stundenkilometern durch den finnischen Wald. Schon deswegen sollte man sich genau überlegen, ob die Rallye-WM nicht nur in schwierigen Zeiten wie im Vorjahr, mit Sardinien und Monza zweimal in einem Land gastiert. Zu groß bleibt das Risiko einer erneuten Absage, sollten die schwedischen Organisatoren mit ihrem WM-Lauf nicht in eine nördlichere und damit schneesichere Region umziehen können. Und was spricht gegen zwei Winterrallyes? Bis man womöglich in Kanada oder Russland eine geeignete Veranstaltung gefunden hat, sollte man an der Arctic Rallye festhalten – natürlich neben dem sommerlichen Mächtigkeitsspringen rund um das Rallye-Mekka Jyväskylä.

Reiner Kuhn
Redakteur

WRC3-Gaststarter Mattias Ekström

„Das tollste Hobby“

15 Jahre nach seinem letzten WM-Auftritt driftete Mattias Ekström bei der Arctic Rallye auf WRC3-Rang 5. Weitere WM-Starts sind nicht geplant.

Kaum ein anderer Fahrer ist so vielseitig wie Mattias Ekström. Das unterstrich der Ex-DTM-Champion und Rallycross-Weltmeister bei seinem insgesamt neunten WM-Start. Sein achter liegt genau 15 Jahre zurück. Damals stürmte der schnelle Schwede bei der Rallye Deutschland 2006 im Skoda Fabia WRC auf Gesamtrang 11.

Schnell ist der 42-Jährige noch immer: „Ich hätte nicht gedacht, dass es hier so gut läuft. Die Rallye Dakar Anfang Januar war für Emil (Co Bergkvist) und mich etwas völlig anderes.“

In der mit 27 Teams breit und stark besetzten WRC3 fuhr Ekström konstant flotte Zeiten und verbesserte sich von Rang 10 (WP 1) bis zur Halbzeit auf Platz 5 und verteidigte diesen bis ins Ziel. „Abgesehen von je einem Ausrutscher bei der Streckenbesichtigung und im Shakedown lief es prima“, erzählte Ekström im Ziel. Und ergänzte: „Es hat Riesenspaß gemacht. Aber Rallyefahren bleibt ein Hobby, wenn auch das tollste. Denn jetzt muss ich mich wieder auf meine anderen Aktivitäten konzentrieren.“ ■ RK



ROESELER

Auf allem und überall schnell: Mattias Ekström im privaten Skoda Fabia

AUS DEM SERVICEPARK

UNGEWOHNT
Schon auf dem Weg zum ersten Shakedown-Durchgang hatten Andreas Mikkelsen und Ola Floene ein technisches Problem: Der erste Gang im Skoda Fabia ließ sich nicht finden. Kurz danach brach im Auto der Norweger Gelächter aus. „Ich habe nach der Schaltwippe gesucht, aber da war keine“, sagte Mikkelsen. Kein Wunder, in der WRC2 sind konventionelle Schalthebel vorgeschrieben. Mikkelsen war im Geiste schon wieder ins World Rally Car zurückgekehrt.

UNGESCHLAGEN
Seit dem Zweiten Weltkrieg hat Finnland zum großen Nachbarn Russland ein ambivalentes Verhältnis. Rovaniemi liegt nur 100 Kilometer von der Grenze entfernt. Ein Teil der klassischen Arctic-Prüfungen stand für den WM-Lauf nicht zur Verfügung, denn die Pisten liegen in einem großen militärischen Übungsgebiet, wo die finnischen Streitkräfte nahezu ganzjährig Artillerieübungen abhalten. Eine der Zufahrtsstraßen zur ersten Prüfung führte mitten durch das sensible Areal. Reisende wurden eindringlich ermahnt, die Route nicht zu verlassen.

UNGEIMPFT
Je nach Reisedaten, Reiseroute oder Reiseziel beim Rückflug mussten einige aus dem Rallyetross bis zu vier Covid-Tests absolvieren. Hyundai-Teamchef Andrea Adamo trocken: „Manche hatten bei dieser Rallye mehr Tests als Mahlzeiten.“

UMETIKETTIERT
Nachdem Eyvind Brynildsen kurzfristig bei Tok Sport einsprang, und auf die Schnelle kein passender Fahreranzug für Beifahrerin Veronica Engas angefertigt werden konnte, lieh sich die Norwegerin kurzerhand den feuerfesten Einteiler von der österreichischen Kollegin Ilka Minor. Unter ungewohnter Flagge segelte auch Nikolaj Gryazin. Weil Russland wegen systematischen Dopings bei internationalen Wettbewerben gesperrt ist, klebte an der Seitenscheibe der Schriftzug RAF, was weder für Royal Airforce noch Rote Armee Fraktion steht, sondern für Russische Automobil Federation. ■ MST

Rallye-WM

Die Rallye-Welt trauert um Hannu Mikkola

Am vergangenen Freitag starb Hannu Mikkola. Der Weltmeister von 1983 erlag am 26. Februar im Alter von 78 Jahren einem längeren Krebsleiden.

Von: **Reiner Kuhn**

Vor der Siegerehrung der Arctic Rallye hielt die Rallyewelt kurz inne und gedachte eines ihrer Größten: Hannu Mikkola.

Bei der Schweigeminute waren auch seine ehemalige Audi-Teamkollegin Michèle Mouton und FIA-Präsident Jean Todt vor Ort dabei. „Hannu war ein legendärer Fahrer und ein Freund. Ich hatte das Privileg, sein Beifahrer zu sein“, erklärte Todt, der insgesamt 20 Mal an Mikkolas Seite agierte, darunter 1975 bei der Arctic Rallye (Fiat Abarth 124), das Jahr, in dem er mit dem „Fliegenden Finnen“ die WM-Läufe in Marokko (Peugeot 504) und Finnland (Toyota Corolla) gewann. Mit 123 WM-Einsätzen auf elf verschiedenen Marken, 18 Gesamtsiegen und dem WM-Titel im Audi Quattro 1983 zählt Hannu Mikkola zu den ganz großen Namen der Szene.

Am 24. Mai 1942 in Joensuu geboren, fand er mit 21 Jahren zum Rallyesport und feierte seinen ersten internationalen Erfolg als Sieger der Safari-Rallye. In der Saison 1979 lieferte er sich im Ford ein enges Duell mit Björn Waldegård und verpasste den erstmals vergebenen Fahrer-Titel nur um einen WM-Punkt.

Anfang der 1980er-Jahre wechselte Mikkola zu Audi und war ein wichtiger Baustein in der Allrad-Revolution der Ingolstädter, die ihn 1983 zum langersehnten Gewinn der Rallye-WM, dem ersten mit einem allradangetriebenen Fahrzeug, führte. Nach dem Ausstieg von Audi startete er für Mazda, ein weiterer WM-Erfolg blieb ihm aber verwehrt.

1993 bestritt der damals 51-jährige Mikkola mit einem Toyota seinen letzten WM-Einsatz, anschließend zog sich der passionierte Golfspieler zurück und trat nur noch hin und wieder bei historischen Veranstaltungen auf. Am 26. Februar 2021 verstarb der siebenmalige Sieger der Rallye Finnland und Mitglied der „FIA Hall of Fame“ im Alter von 78 Jahren. ■



AUDI

Wird nicht nur wegen seiner Erfolge in Erinnerung bleiben: Hannu Mikkola

Einsame Spitze in Miami: Byron führt das Cup-Feld an

MOTORSPORT IMAGES

Byrons zweiter Sieg

Die Reihe der Überraschungssiege in der ersten NASCAR-Liga geht weiter. In Homestead holte sich Hendrick-Pilot William Byron (Chevrolet) seinen erst zweiten Cup-Sieg.

Von: **Michael Bräutigam**

Homestead ist oft der Inbegriff der Berechenbarkeit. Eine breite Fahrbahn, progressive Kurvenüberhöhung und grobkörniger Asphalt sorgen dafür, dass die richtig großen Überraschungen meist ausbleiben. Doch in diesem Jahr scheint nichts mehr Bestand zu haben, was einmal galt. Okay, auch diesmal fehlten die großen Aufreger. Abgesehen von zwei Motorschäden musste nur zu den insgesamt drei Competition Cautions sowie nach einer kleinen Kollision zwischen Aric Almirola und Ryan Blaney (beide Ford) das Rennen neutralisiert werden.

Doch ein Rennen wie jedes andere war das erste des Jahres auf einem Intermediate-Oval dann auch nicht. In der ersten Rennhälfte machte vor allem Roush-Fenway-Pilot Chris Buescher von sich reden. Nachdem Brad Keselowski die Frühphase des Rennens dominiert hatte, kam Buescher immer näher und rang den Penske-Piloten nieder. So sicherte Buescher sich auch den Sieg in der ersten Stage.

Im zweiten Segment hielt die starke Form an, Buescher sammelte weitere Führungskilometer, erst zum Ende des zweiten Segments ging der Speed etwas verloren. Mit untergehender Sonne und damit abkühlender Strecke verschoben sich die Kräfteverhältnisse ein wenig. Den Stage-Sieg in einem letztlichen Ein-Runden-Sprint (nach Gelbphase wegen Motorschadens von Corey LaJoie) schienen die Gibbs-Toyota-Piloten Martin Truex Jr. und Denny Hamlin unter sich auszumachen. Weil die sich aber gegenseitig immer weiter Richtung Mauer trieben, nutzte Byron die Gunst der Stunde und fuhr innen an beiden vorbei zum Sieg in Stage 2.

Reddick am Schluss stark

Von da an war Byron nicht mehr aus der Spitzengruppe zu verdrängen. Zwar verlor der 23-Jährige in der Gelbphase nach der Almirola/Blaney-Kollision 68 Runden vor dem Ende noch mal die Führung, weil die Boxencrew etwas zu langsam arbeitete, doch nur vier Runden nach dem Restart lag er wieder vorn. Die letzten 57 Runden in Führung liegend holte er souverän seinen zweiten Cup-Sieg. Der Daytona-Sieg im letzten August war wie immer auf einem Superspeedway ein bisschen glücklich, dieser Triumph auf einem der so wichtigen 1,5-Meilen-Ovale dürfte der echte Durchbruch für den aus dem Simracing kommenden Hendrick-Youngster zu sein.

„Das war eine Menge harter Arbeit“, befand Byron nach dem Rennen und meinte damit nicht den Abend selbst, sondern die Vorbereitung über den Winter. „Wir haben hart an dieser Strecke gearbeitet, waren fünf Mal im Simulator.“ Byron hat zudem offensichtlich alles richtig gemacht, sich zur neuen Saison seinen alten Truck-Crewchief Rudy Fugle ins Team zu holen.

Fast alles richtig machte Tyler Reddick (Chevrolet), der in einer starken Schlussphase noch Truex und Kyle Larson (Chevrolet) überholte, die Lücke zu Byron war aber schon zu groß. Der Childress-Fahrer wäre der dritte neue Sieger in Folge gewesen. ■

NASCAR CUP SERIES

Homestead/Florida (USA)
3. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
3.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	Michael McDowell (USA)	Ford
7.	Ryan Newman (USA)	Ford
8.	Kurt Busch (USA)	Chevrolet
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Kyle Busch (USA)	Toyota

Gesamtwertung
Stand nach 3 von 36 Rennen

1.	Hamlin (Toyota)	139 Punkte
2.	Harvick (Ford)	119
3.	Logano (Ford)	108
4.	McDowell (Ford)	106
5.	Elliott (Chevrolet)	105
6.	Kurt Busch (Chevrolet)	104
7.	Bell (Toyota)	99
8.	Larson (Chevrolet)	97
9.	Truex Jr. (Toyota)	96
10.	Keselowski (Ford)	95



NASCAR

Erster Saisonsieg: William Byron

Saisonauftakt in Bathurst

Ein Kiwi war King am Berg

Shane van Gisbergen (Holden) sicherte sich beim Saisonauftakt in Bathurst gleich zwei Siege. Einige der Topfahrer strauchelten dagegen bereits.

Von: **Michael Bräutigam**


SUPERCARS/HORSBURGH

Freudentaumel am Sonntag: Zum zweiten Mal fährt Shane van Gisbergen als Bathurst-Sieger durchs Ziel

Was so ein bisschen Normalität in einem auslösen kann. Kein Mund-Nasen-Schutz, keine abgedeckten Mikrofone, kein Abstand auf dem Podest und sogar echte Handschläge für die Sieger. Australien ist weitgehend Corona-frei, und dementsprechend waren die TV-Bilder von Down Under mit einem lachenden und einem weinenden Auge zu sehen. Vor allem aber machen sie Mut, dass doch irgendwann wieder alles so wird, wie es vor der Pandemie war.

Auf der Strecke galten die Abstandsregeln wie üblich ohnehin nicht, dementsprechend wurde hart gekämpft. Cameron Waters (Ford) hatte sich am Samstag die Pole-Position gesichert. Als amtierender Vizemeister setzte der Tickford-Pilot also genau das um, was nach dem Weggang von Champion Scott McLaughlin von ihm erwartet wurde, und übernahm Ford-intern das Zepter.

Die Führung hielt bis zur ersten Safety-Car-Phase in Runde 7. DJR-Neuzugang Anton de Pasquale, der nach dem Teamwechsel ebenfalls zu den Titelanwärtern zählt, schmiss sein Auto in die Wand. Nur eine Runde später, noch unter Gelb, steuerte Waters mit einem Defekt an der Servolenkung die Box an. Zwar ging er nach der Reparatur wieder auf die Strecke und wurde noch auf Platz 20 gewertet, aber wie de Pasquale musste auch er somit einen ersten herben Dämpfer hinnehmen.

Slade größter Pechvogel

Shane van Gisbergen hatte wegen eines kürzeren ersten Tankstopps sowieso schon die Führung übernommen und baute diese in der Folge deutlich aus. Als Dark Horse im Kampf um den Sieg lag Chaz Mostert (Holden) kurz nach dem Restart auf P5. Er hatte beim ersten Stopp 22 Liter mehr mitgenommen als der Leader und somit war klar, dass er beim zweiten Stopp kürzer steht.

Als Mostert nach der 30. von 40 Runden zur Box fuhr, betrug der Rückstand auf van Gisbergen rund zehn Sekunden. Mit frischeren Reifen gaste der Walkinshaw-Andretti-Fahrer richtig an und zog letztlich um gerade mal 1,4 Sekunden den Kürzeren.

Der Pechvogel des Wochenendes stand kurz nach dem Rennen in Form von Tim Slade (Ford) fest. Der Vollzeit-Rückkehrer kämpfte mit Will Davison (Ford) um P3, als er seinen Mustang vier Runden vor Schluss vehement in die Mauer bugsierte. So war nicht nur das Podium dahin, sondern auch das Chassis beschädigt, wodurch Slade am Sonntag fehlte.

Mit nurmehr 23 Autos ging es also ins zweite Rennen des Wochenendes, das erneut zur Beute von van Gisbergen wurde. Der Neuseeländer hatte sich die Pole gesichert und wurde von Mostert direkt nach dem Start geknackt. Doch ein abermals kürzerer erster Stopp bugsierte den Holden wieder vor den Ford. Van Gisbergen fuhr kontrolliert zum Sieg und Waters gelang mit P2 zumindest Schadensbegrenzung.

Chaz Mostert holte sich P3 und kämpfte wie am Samstag mehr mit dem Quali- als dem Renn-Speed. Zu Beginn verlor er viel Zeit im Feld, danach zeigte er, dass auch er dieses Jahr zu den Titelkandidaten zu zählen ist. Favorit ist nach der Machtdemonstration am Mount Panorama aber ein „Kiwi" im Holden. ■


SUPERCARS/HORSBURGH

Doppelschlag: Van Gisbergen

1. RENNEN

Bathurst (AUS), 27. Februar

Fahrer	Marke
1. Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2. Chaz Mostert (AUS)	Holden
3. Will Davison (AUS)	Ford
4. Mark Winterbottom (AUS)	Holden
5. Bryce Fullwood (AUS)	Ford
6. Jack Le Brocq (AUS)	Ford
7. Jamie Whincup (AUS)	Holden
8. James Courtney (AUS)	Ford
9. David Reynolds (AUS)	Ford
10. Todd Hazelwood (AUS)	Holden
11. Brodie Kostecki (AUS)	Ford
12. Zane Goddard (AUS)	Holden

2. RENNEN

Bathurst (AUS), 28. Februar

Fahrer	Marke
1. Shane van Gisbergen (NZ)	Holden
2. Cameron Waters (AUS)	Ford
3. Chaz Mostert (AUS)	Holden
4. Anton de Paquale (AUS)	Ford
5. Mark Winterbottom (AUS)	Holden
6. Jamie Whincup (AUS)	Holden
7. Will Davison (AUS)	Ford
8. Scott Pye (AUS)	Holden
9. Andre Heimgartner (NZ)	Ford
10. Nick Percat (AUS)	Holden
11. David Reynolds (AUS)	Ford
12. Brodie Kostecki (AUS)	Ford

GESAMTWERTUNG

Nach 2 von 31 Rennen

Fahrer	Punkte
1. Van Gisbergen (Holden)	300 Punkte
2. Mostert (Holden)	267
3. Winterbottom (Holden)	231
4. Davison (Ford)	225
5. Whincup (Holden)	198
6. Waters (Ford)	183
7. Fullwood (Holden)	177
8. Reynolds (Ford)	156
9. Le Brocq (Ford)	150
10. Heimgartner (Ford)	144
11. B. Kostecki (Holden)	141
12. Pye (Holden)	138



Unter Strom: Der Hyundai Veloster N ETCR lädt beim Test die Batterien

ETCR

Ladehemmung vorbei?

Die Electric TCR (ETCR) soll im Tourenwagen-Bereich das werden, was die Formel E im Formelsport schon ist. Seit der Vorstellung Ende 2018 kämpft die Kategorie aber mit einigen Ladehemmungen.

Von: **Michael Bräutigam**

Zumindest die scheinen aber langsam überwunden zu sein. Zum ersten Mal überhaupt trafen sich Ende Februar zwei Hersteller zu einem gemeinsamen zweitägigen Test. Neben Hyundai, die seit September ihren ETCR-Renner fertig haben, hat Cupra nun nachgezogen und die Integration der Einheits-Technik abgeschlossen.

Im Motorland Aragón wurden also nun viele Elektronen durch die Stromkreise gejagt und Testkilometer gesammelt. Bei Hyundai kam erstmals Neuzugang Jean-Karl Vernay zum Einsatz, der mit Augusto Farfus die Entwicklung vorantreiben soll.

„Es war beeindruckend. Das Auto hat so viel Leistung, ein magisches Erlebnis", schwärmte der französische Allrounder. Vernay war im letzten Jahr bereits bei Romeo Ferraris als einer der Piloten des Alfa Romeo Giulia ETCR verkündet worden, wurde nun aber von Hyundai abgeworben. Die Italiener sollen dieser Tage ihr Auto fertigstellen und beim offiziellen ETCR-Test in Vallelunga Ende März dabei sein.

Azcona: Jetzt auch ETCR

Auch bei Cupra gab es eine Fahrerpremiere in Aragón. Erst kurz vor dem Test wurde bestätigt, dass Mikel Azcona als zusätzlicher Fahrer für die Pure ETCR auserkoren wurde. Damit gesellt er sich zu Mattias Ekström und Jordi Gené, der beim ersten vollwertigen Test des fertigen Cupra e-Racer ebenfalls dabei war. „Etwas völlig Neues für mich, aber ich freue mich darauf, das Auto mit Jordi und Mattias weiterzuentwickeln", gab Azcona, der in diesem Jahr neben der Pure ETCR auch wieder die ganz konventionell betriebene WTCR bestreiten möchte, zu Protokoll.

> „Ein herausforderndes Auto. Wir müssen vieles aussortieren – das Chassis, die Reifen, den Motor, die Batterie."
>
> Cupra-Pilot Jordi Gené

Gené sieht vor allem eine Menge Arbeit. „Ein herausforderndes Auto. Wir müssen so vieles aussortieren – das Chassis, die Reifen, den Motor, die Batterie", so der langjährige WTCC-Pilot. „Ich hoffe, dass wir das Beste aus dem Paket rausholen können."

Das technische Reglement ist dabei im Prinzip genau umgekehrt aufgebaut zu dem in der Formel E, die letztes Wochenende in die neue Saison gestartet ist. Dort ist das Chassis vorgegeben, dafür darf man den Antrieb selbst entwickeln. In der ETCR ist der komplette Antriebsstrang inklusive des bis zu 680 PS starken Motors vorgegeben, die Chassis-Entwicklung liegt dafür beim Hersteller. Theoretisch könnte man aber jedes aktuelle TCR-Auto auf die Einheits-Elektro-Technik mit Heckantrieb umrüsten.

Wo sind die Hersteller?

Was die Pure ETCR als Leuchtturm-Serie der Kategorie angeht, gibt es noch viele Fragezeichen. Zwar wurden schon ein Rennkalender sowie ein TV-Vertrag mit Eurosport verkündet, auch das Rennformat im „Rallycross-Format" ist bekannt. Dennoch hält sich das Hersteller-Interesse in Grenzen. Neben Hyundai und Cupra seien zwar noch mehr Marken im Gespräch, aber da wolle man nicht vorgreifen, heißt es seitens der Promoter.

Also bleiben zwei private Initiativen. Romeo Ferraris hat bereits bekannt gegeben, dass man in der Serie mit der besagten Giulia starten wird. Ein in China angestoßenes Projekt mit MG verschiebt sich dagegen auf mindestens 2022. Hier sorgt Corona für größere Verzögerungen.

Bei Hyundai wurden noch keine Fahrer bekannt gegeben, nur, dass man mit zwei Autos starten möchte. Die Tester Vernay und Farfus dürften natürlich zwei der Kandidaten sein.

Die Ladehemmungen der Elektro-Tourenwagen werden also geringer, sind aber noch nicht aus der Welt. Außer IMSA (siehe MSa 8) hat sich noch kein Motorsportverband zur Kategorie bekannt. Im Sinne der Macher kann man nur hoffen, dass 2021 endlich der Funke überspringt. ■



ETCR

Der ETCR-Hyundai ist seit September fertig



ETCR

„Magisches Erlebnis" – der beeindruckte JK Vernay



ETCR

In Aragón erster öffentlicher Test: Cupra e-Racer



Bekannte Farben, neue Serie: Rowe Racing wird mit BMW Teil der neuen GT3-DTM

ROWE RACING

DTM

Rowe steigt mit BMW ein

Die DTM wartet derzeit mit allerhand News auf: BMW wird gleich von zwei Teams in der neuen GT3-Serie vertreten. Michelin wird neuer Reifenpartner und parallel ist der Karten-Vorverkauf gestartet.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Starterliste für DTM-Saison eins nach der großen Technik-Zäsur wird länger. Und für Rowe Racing respektive deren Teamchef Hans-Peter Naundorf ist es gewissermaßen eine Rückkehr. Denn er war bis 2010 über lange Jahre Technikchef beim Persson-Team.

Wie dieses setzte auch Naundorfs GT-Truppe lange auf Mercedes, mittlerweile hat man sich mit BMW und Porsche zweigleisig aufgestellt – und gewann 2020 sowohl die 24h am Nürburgring (BMW) als auch die 24h von Spa (Porsche). In der DTM fährt man mit dem Propeller.

Wie viele Autos eingesetzt werden, ist noch offen. Wie schon bei den BMW-Markenkollegen von Walkenhorst Motorsport, die zwei Wochen zuvor ihren Einstieg verkündeten, ist nur ein Auto ganz fix. Optimistisch gerechnet sind nun 19 Autos angekündigt, fest steht rund ein Dutzend, nur zwei davon sind mit Fahrern besetzt. Noch gilt es also, viele Cockpits zu vergeben.

Fest steht seit Montag, dass man nicht mit Hankook, sondern mit Michelin in die neue Ära startet. Praktisch alle anderen GT3-Serien nutzen Pirelli-Reifen.

Vorverkauf gestartet

Auch wenn die Corona-Situation noch einige Unwägbarkeiten bereithalten dürfte, wurde derweil auch der Vorverkauf für die erste GT3-Saison der DTM eröffnet. Ausgeklammert sind derzeit noch die ersten beiden Events in Monza und am Norisring, daran arbeite man aber „mit Hochdruck“. Grundsätzlich gilt sowieso noch, dass keine festen Plätze, sondern nur Tickets in der gewünschten Preiskategorie gebucht werden können. Dazu sind die Kontingente recht niedrig angesetzt, weil auch diese natürlich noch nicht final festgelegt werden können. Wer Tickets für 2020 hatte und diese nicht einlösen konnte, kann sie als Zahlungsmittel für Tickets der Saison 2021 nutzen. ■

ADAC TCR Germany

HP Racing ist raus

Erstmals seit Bestehen der ADAC TCR Germany tritt das Team HP Racing nicht mehr an. Man möchte sich auf die GT3 konzentrieren.

Ein Fahrertitel, drei Vizetitel und zwei Teammeisterschaften sind die beeindruckende Bilanz des Teams aus Weil der Stadt, das sich in diesem Jahr aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Umstände auf seine GT-Aktivitäten konzentrieren wird. Den Fans von Harald Proczyk sei aber gesagt, dass der Team-Mitbegründer einen Start in der TCR Germany nicht ausschließt – sollte sich ein anderes Top-Cockpit finden, könnte er wieder dabei sein.

Neu sind dieses Jahr jedoch gleich zwei andere Hyundai-Teams. Wie ROJA Motorsport, die letzte Woche wenig überraschend Namensgeber Robin Jahr als Fahrer verkündeten, ist auch das Team „NordPass“ erstmals am Start. Als Fahrer agiert der Litauer Jonas Karklys. Der 31-Jährige hat sich im IT-Bereich einen Namen gemacht: Die von ihm mitgegründete Firma Nord Security steckt u.a. hinter dem VPN-Anbieter NordVPN. ■ MBR



ADAC

HP Racing: Als Team 2021 raus – aber Proczyk weiter dabei?

WTCR

Erster Audi-Test

Der neue Audi RS 3 LMS hat seinen ersten Testeinsatz hinter sich. Das Fazit fällt nach rund 500 Kilometern positiv aus.

Die Feuertaufe für den neuen TCR-Renner fand im Parcmotor de Castellolí nahe Barcelona statt. Das war im wahrsten Sinne des Wortes naheliegend, denn der neueste Kundensport-Audi wird wie der Technik- und Konzernbruder Cupra Leon Competición in Martorell gebaut. So war es dann auch wenig verwunderlich, dass man vom ersten Roll-out schnell zu einem „echten“ Test übergehen konnte.

Vor Ort war natürlich auch das belgische Team Comtoyou Racing, das alle vier Autos einsetzen soll. Am Steuer des bis zu 340 PS starken RS 3 LMS sammelte Werksfahrer Frédéric Vervisch die ersten Erfahrungen. „Das Team ist sehr zufrieden“, ließ Audi wissen, nachdem man an zwei Tagen rund 500 Kilometer abgespult hatte. Die Rennpremiere wird – nach einigen weiteren Testfahrten – Anfang Juni beim WTCR-Saisonauftakt am Nürburgring erfolgen. ■ MBR



AUDI

Erste Ausfahrt in Castellolí: Der Audi RS 3 LMS bei seiner Test-Premiere



WILHELM

Techtelmechtel zwischen Häkkinen und Tomczyk in Barcelona

Rückzugs-Gefechte

In Folge drei unserer vierteiligen Erinnerungen an die besten DTM-Geschichten von 2000 bis 2020 geht es um einen wutentbrannten Audi-CEO, um ein unmoralisches Angebot an Toyota, um das Mercedes-Budget sowie um die verstolperte Chance, mit Frauen-Power auch sportlich Schlagzeilen zu machen.

Von: **Claus Mühlberger**

Das wohl größte Skandalrennen der DTM-Neuzeit ging 2007 in Barcelona über die Bühne. Im zweiten Jahr der sportlichen Magerkost mit nur zwei Herstellern wurden die Sitten schnell immer derber. Beim vorletzten Rennen des Jahres kam es dann zum Eklat. Drei Mal landeten Audi-Fahrer nach Attacken von Stern-Fahrern im Abseits: Erst wurde der Trainingsschnellste Martin Tomczyk von Mika Häkkinen touchiert, wenig später kam es zwischen Mattias Ekström und Daniel la Rosa zu einem Gerangel und kurze Zeit später wurde Timo Scheider von Mathias Lauda abgeräumt.

Als dann auch noch Paul di Resta den Audi-Mann Mike Rockenfeller blockierte, platzte dem neuen und sonst so zurückhaltenden Audi-Chef Rupert Stadler der Kragen. Er befahl den Rückzug. Neun Runden vor dem Ende liefen alle sieben im Rennen verbliebenen Audi-Fahrer die Box an.

„Das war inakzeptabel. Was wir wollen, ist emotionaler, aber stets fairer Sport", erklärte Stadler, der später zu einer der zentralen Figuren in der „Diesel-Thematik" des Volkswagen-Konzerns wurde und deswegen 2018 zurücktreten musste. Sportlich gab's damals übrigens ein Happy End für Audi: Mattias Ekström holte sich 2007 im Endspurt den Titel. Und die Streithähne Mercedes und Audi duellierten sich weitere vier Jahre in der DTM, ehe sich 2012 mit BMW endlich ein dritter Hersteller dazugesellte.

„Ihr dürft gewinnen"

Ein Thema, dass der DTM über die Jahrzehnte zäh an den Hacken klebte, war die Suche nach dem dritten, vierten oder gar fünften Hersteller. Verständlich, dass die Verantwortlichen bei der Akquise sehr kreativ wurden. Schließlich ging es darum, die Serie zukunftsfest zu machen.

> **!** Nach drei Unfällen und einem Blockademanöver platzte den Audi-Bossen der Kragen. Sie befahlen den sofortigen Rückzug aus dem Rennen.

Auch bei Toyota sprachen die DTM-Emissäre vor. Bei einem gemütlichen Abendessen in England erzählte Teamchef Ove Andersson, Gründer und Chef des Toyota Teams Europe, dem Kollegen Michael Schmidt („auto motor und sport") und der Schweizer Reporter-Legende Roger Benoit („Blick"), wie man ihm ein unmoralisches Angebot unterbreitete. „Man hat uns von Seiten der DTM versichert, dass wir schon im ersten Jahr Rennen gewinnen dürften." Der 2008 bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückte Schwede wies die Offerte zurück. Schließlich war Toyota schon in der Formel 1 engagiert.

Doch die Geschichte fand sofort ihren Weg ins Internet, und der Ärger ging los. DTM-Vertreter drohten mit Klage. Bei auto motor und sport-Chefredakteur Bernd Ostmann bissen sie aber auf Granit. „Wir haben auch gute Anwälte", brummte er. Und so blieb es bei den Drohungen. Fazit: ein Sturm im Wasserglas.

Ein stattliches Budget

Im professionellen Motorsport nach Budgets zu fragen, gilt als ähnlich peinlich wie ein Gesäß-Tattoo. Doch 2007 kam Licht ins Dunkel: Der langjährige Mercedes-Partner HWA wurde von einer GmbH zu einer AG umgeformt. Aktiengesellschaften müssen ihre Finanzen offenlegen. Unter dem Menüunterpunkt IR (= Investor Relations) konnte nun jedermann auf der Homepage der HWA AG Geschäftsbericht und Bilanz einsehen. Übrigens: In Großbritannien sind solche Recherchen seit Langem möglich: Im „House of Companies" kann man kostenlos die Gewinn- und Verlustrechnun-

gen aller UK-basierten Firmen studieren, was manchmal Schockierendes zu Tage fördern kann, etwa im Fall der dauerdefizitären „Formula E Operations Ltd.“

Doch zurück zur DTM und zu HWA: Dem Jahresabschluss 2006 ist unschwer zu entnehmen, dass HWA mit damals 216 Mitarbeitern im Zusammenhang mit der DTM einen Umsatz von 40,4 Millionen Euro erzielte. Damit war die DTM mit Abstand das größte Geschäftsfeld der Affalterbacher. 53 verkaufte Sondermodelle CLK DTM Cabrio erbrachten einen Umsatz von 12,7 Millionen Euro; die Formel-3-Motoren trugen 4,5 Millionen zum Gesamtumsatz von 57,6 Millionen Euro bei.

Es ist naheliegend, dass die erwähnten 40,4 Millionen Euro direkt von Mercedes überwiesen wurden. Im Geschäftsbericht heißt es dazu: „Als Full-Service-Anbieter übernimmt die Gesellschaft die Entwicklung und Produktion der Rennfahrzeuge (…) sowie alle weiteren Aufgaben im Zusammenhang mit dem Betrieb des Rennteams (…) einschließlich Betreuung und Einsatz der Rennfahrer und die Unterstützung weiterer Kundenteams.“ Zur Erinnerung: 2006 brachte Mercedes bei den zehn Saisonrennen zehn C-Klassen an den Start. Der Einsatz lohnte sich: Bernd Schneider holte seinen fünften und letzten DTM-Titel vor seinem Markengefährten Bruno Spengler.

Strategie-Kompars*innen

Schon in der alten DTM entdeckte der damalige BMW-Sportchef Wolfgang Peter Flohr die Marketing-Kraft, die hinter einem Damen-Team steckt. Jawohl, in der alten DTM bezeichnete man Fahrerinnen mit einer Mischung aus Ritterlichkeit und Herablassung tatsächlich noch als Damen.

Mercedes Stermitz, eine ehemalige Miss Austria, und die Sportlehrerin Annette Meeuvissen agierten mehr oder weniger erfolglos für BMW. Die löwenmähnige Beate Nodes eroberte 1986 in ihrem Ford Sierra auf der Avus hingegen sogar den dritten Platz. Am erfolgreichsten war Ellen Lohr. Unvergessen, wie sie 1992 in Hockenheim dem Mercedes-Teamkollegen Keke Rosberg den Sieg wegschnappte, was ihr den ewigen Ruhm einbrachte, als erste und bis dato einzige Frau einen DTM-Lauf zu gewinnen.

An solche Erfolge konnten die „Damen“ nach 2000 nicht anknüpfen. Die Fahrerinnen wurden jetzt wie es sich gehört

!

Völlig unverständlich: Egal ob Susie Stoddart, Rahel Frey, Vanina Ickx oder Katherine Legge – keine der Frauen bekam jemals das Top-Material.

tatsächlich als Fahrerinnen bezeichnet, aber aus unerfindlichen Gründen blieb ihnen Top-Material verwehrt. Egal ob Susie Stoddart, inzwischen längst Mrs. Wolff, im Mercedes, oder die Audi-Pilotinnen Rahel Frey, Katherine Legge oder Vanina Ickx – immer mussten sich die Frauen mit aussichtslosen Vorjahresautos abplagen.

Dementsprechend chancenlos kurvten sie herum. Mehr als Platzierungen im tiefen Süden der Ergebnislisten waren nur in Ausnahmefällen drin. Dieses Schicksal teilten sie mit den männlichen Fahrern der Altwagen. Es gab aber eine große Ausnahme: 2011 holte Martin Tomczyk im Vorjahres-Audi den Titel, weil der Nachteil seines Autos bei der Aerodynamik offenbar durch das Mindergewicht überkompensiert wurde.

Oft wurden die Vorjahres-Piloten von ihren Chefs zu fiesen Taktikspielchen missbraucht. Im Fahrerlager-Slang dichtete man ihnen deswegen unschöne Begriffe wie „Strategie-Komparse“ oder „Ergänzungsfahrer“ an.

Nicht wenige meinten damals, dass es nicht besonders clever war, die Fahrerinnen mit minderwertigem Material in den Kampf zu schicken. Eigentlich hätte es umgekehrt sein müssen. Hätten die Fahrerinnen Topmaterial bekommen, wäre sicherlich sportlich weitaus mehr drin gewesen. Die Chance, auch in der DTM von einem Michèle-Mouton-Effekt (Rallye-Vizeweltmeisterin 1982 im Audi Quattro) zu profitieren, wurde vertändelt.

So blieb es bei netten Storys über die Mädels in bunten Blättern. Harmlos-banale Geschichten wurden gerne auch von den PR-Abteilungen der Hersteller inszeniert. Unvergessen ist die Pressemitteilung über einen Besuch der Audi-Fahrer auf dem Oktoberfest im Jahr 2006. Die Überschrift war pures Marketing-Gaga: „Dirndl-Premiere für Vanina Ickx.“ ■



WILHELM

Rupert Stadler (r.) und Wolfgang Ullrich (beide Audi) forderten fairen Sport



WILHELM

Imposantes Hauptquartier: HWA wurde 2007 zur Aktiengesellschaft



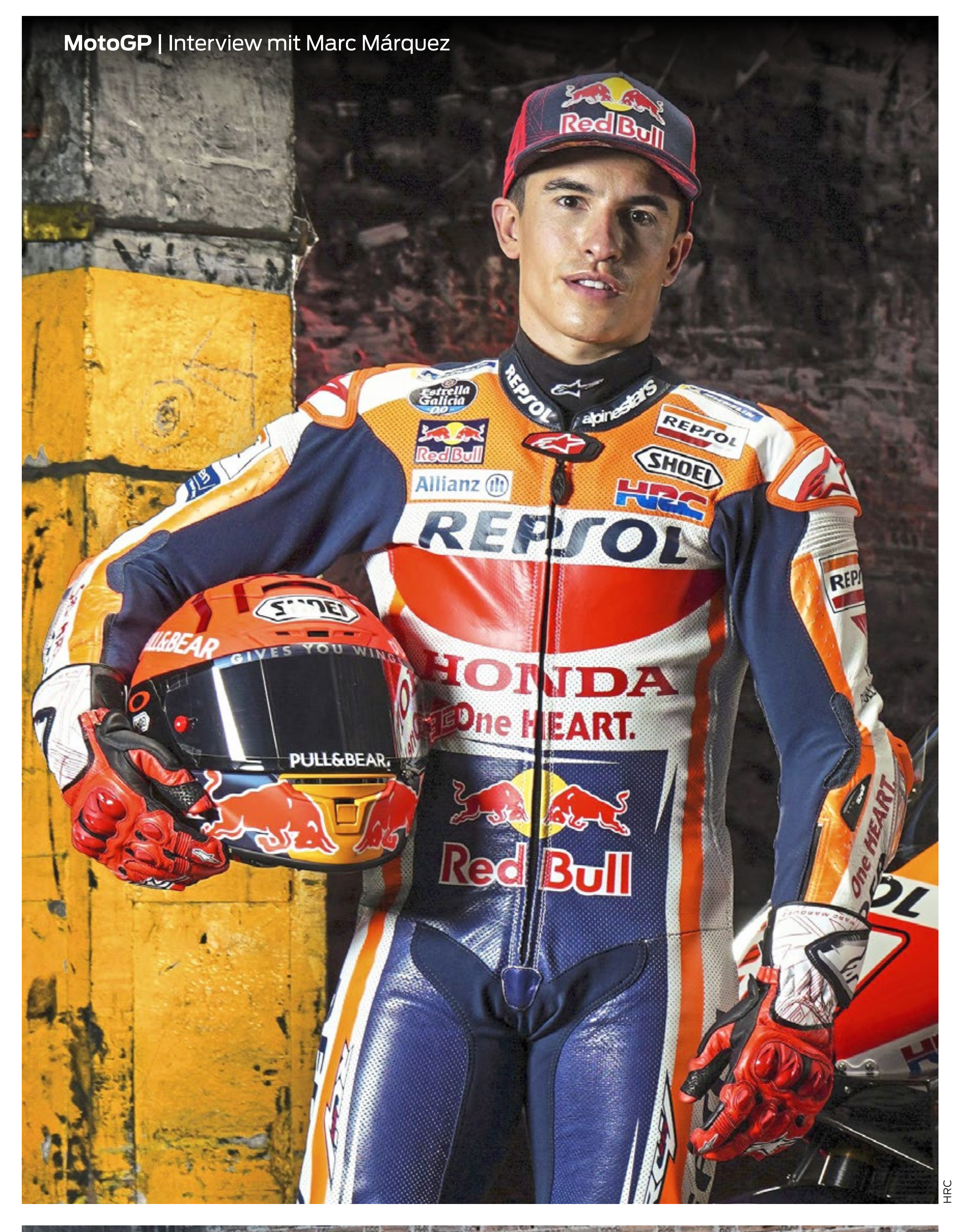
WILHELM

Auch Susie Stoddart musste Dirndl tragen, für die Herren gab's Sepplhosen



WILHELM

Vanina Ickx mit zwei Le-Mans-Helden: Papa Jackie Ickx und Tom Kristensen



HRC

Nach seiner langen Verletzungspause steht der achtfache Weltmeister Marc Márquez vor seiner Rückkehr. Der 28-jährige Spanier erzählt von seiner langen Heilung und wie er sich diese Saison vorstellt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie fühlen Sie sich?
Ich fühle mich Schritt für Schritt besser. Die Heilung ist jetzt auf einem guten Weg, und das ist das Wichtigste. In der letzten Zeit gab es immer erfreuliche Nachrichten, wenn ich beim Arzt war. Das ist wichtig, denn das war letztes Jahr ganz anders. Wir müssen jetzt meinen Körper mit meinem Physiotherapeuten und den Ärzten beobachten und die Belastung langsam steigern. Ich bin optimistisch, dass ich bald wieder fahren kann.

Wissen Sie wann?
Derzeit habe ich keine Ahnung. Aber wie immer versuche ich, optimistisch zu sein und das nächste Ziel vor Augen zu haben. Mein eigentliches Ziel war, beim Katar-Test dabei zu sein, das wird aber nicht möglich sein. Die Ärzte haben gesagt, dass das nicht geht, und ich habe es akzeptiert. Mitte März werde ich wieder eine ärztliche Kontrolle haben. Dort werden sie prüfen, wo der Heilungsprozess steht. Mein nächstes Ziel wäre, beim Rennen in Katar dabei zu sein. Wir werden sehen, ob dies möglich sein wird. Die Ärzte werden darüber entscheiden. Wenn es nicht möglich ist, versuche ich es für das zweite Rennen in Katar. Wenn dies auch nicht geht, versuche ich es in Portimão. Aber zunächst ist es am wichtigsten, was die Ärzte bei der Untersuchung feststellen, ob die Knochenbildung auf einem guten Weg ist. Ich arbeite bereits im Gym und mit meinem Physiotherapeuten, aber nicht in aggressiver Weise. Wenn der Knochen hundert Prozent verwachsen ist, werde ich versuchen, in der bestmöglichen Art zu arbeiten, um auch all die Muskeln wieder zurückzugewinnen. Es wird Zeit brauchen, bis ich wieder in Form komme. Es wird auch nicht gleich hundert Prozent sein, denn das dauert sehr lange, aber so weit, dass ich wieder ein MotoGP-Motorrad fahren kann. Wenn ich spüre, dass mein Knochen und meine

Marc Márquez (l.) und sein neuer Teamkollege Pol Espargaró

HRC

„Der Titel dieses Jahr – das ist nicht mein Kampf“

Muskeln in Ordnung sind, dann werde ich es tun.

Was haben Sie aus 2020 gelernt?
Ich habe aus 2020 viel gelernt, selbst wenn nicht viele positive Dinge passiert sind. Was ich gelernt habe ist, dass wir immer große Risiken eingehen und wir manchmal versuchen, so schnell es geht zurückzukommen. Aber ich weiß mittlerweile, dass Letzteres nicht das Wichtigste ist. Das habe ich aus 2020 gelernt. Ich habe einen Fehler gemacht, in Jerez zurückzukommen, und wir müssen diesen Fehler akzeptieren. Natürlich war das die Konsequenz von vielen Faktoren, aber die letzte Entscheidung war meine. Ich hatte das Gefühl, dass ich es machen konnte. Aber für die Zukunft habe ich aus diesem Vorfall gelernt. Zum Glück geht es jetzt auf eine gute Art und Weise weiter. Das war eigentlich die einzig wichtige Lehre, alles andere ist nur ein riesiges Casino.

Machen Sie jemanden verantwortlich dafür?
Nein, die Entscheidung war die von uns allen. Wenn wir einen Titel gewonnen haben, haben wir über das Team und die Leute um mich herum gesprochen. Auch wenn wir einen Fehler gemacht haben, müssen wir über alles sprechen. Natürlich war die letzte Entscheidung meine. Aber als mein Team, Honda und ich ein gutes Gefühl von den Ärzten signalisiert bekamen, haben wir es probiert. Sie kennen ja die Fahrer und wissen, wie sie ticken: Wenn ihnen jemand sagt, man kann es probieren, werden sie es tun. Ich hatte auch das Gefühl, dass ich in der Lage bin, es zu probieren, aber mein Gefühl war nicht das, was mein Körper gebraucht hätte. Aber ich will in diesem Punkt die Ärzte nicht zu sehr beschuldigen. Wir haben in der Vergangenheit viele Entscheidungen getroffen und sind auch bei anderen Verletzungen große Risiken eingegangen. Wenn es gutgeht, heißt es, sie haben ein Wunder vollbracht, das war übermenschlich. Das war jetzt auch eine persönliche Erfahrung für mich, nach der ich in Zukunft entscheiden werde. Ich weiß nicht, ob ich in Zukunft das gleiche Risiko eingehen würde. Natürlich würde ich auf der Strecke das gleiche Risiko eingehen, aber wohl nicht bei der Verletzung. Wir haben einen Fehler gemacht, in Jerez zu fahren. Das Problem war aber, dass, wenn wir in Jerez nicht gefahren wären, sondern erst in Brünn, es genau der gleiche Fehler gewesen wäre. Auch in den zwei Wochen wäre der Knochen nicht ausreichend verwachsen gewesen. Am Schluss war es der Fehler von uns allen. Ich habe auf der professionellen und auf der persönlichen Seite sehr viel daraus gelernt.

> „Besonders schwer war die Zeit um September, Oktober herum. Das Gefühl in meinem Arm blieb für Monate gleich, es gab keinen Fortschritt.“
>
> Marc Márquez

Wie war diese Zeit für Sie mental und emotional?
Es war wirklich hart. Es war physisch hart, aber vor allem mental. Besonders schwer war es um September, Oktober herum. Über Tage, Wochen und Monate blieb das Gefühl in meinem Arm gleich, es gab keinen Fortschritt. Es wurde nicht schlechter, aber auch nicht besser. Ich hatte das Gefühl, dass sich innen etwas bewegt. Ich hatte viele verschiedene Untersuchungen, um die Infektion zu finden, aber zunächst waren alle Tests negativ. Doch irgendetwas war ganz und gar nicht in Ordnung. Die Ärzte sagten mir immer, ich müsse warten. Und ich habe gewartet und gemacht, was sie mir gesagt haben. Aber das Gefühl blieb gleich. Und das über zwei Monate, das war wirklich hart. Auch nach der dritten Operation war es zunächst heftig, denn ich war zehn Tage im Krankenhaus – und das war wirklich nicht das beste Gefühl. Aber seitdem fühle ich die Schritte vorwärts, der Arm und das Gefühl werden besser. Und ich versuche immer, optimistisch zu sein. Ich habe nie daran gedacht, nie wieder Rennen fahren zu können. Ich habe immer daran gedacht, wann das nächste Rennen ist, der nächste Test, an dem ich versuchen kann, zu fahren.

Was hat Ihnen denn am meisten gefehlt?
Ich habe natürlich mein Team vermisst, aber natürlich habe ich vor allem das Rennfahren vermisst, das Adrenalin, alles drumherum. Normalerweise mag ich den Trubel nicht, aber ich habe ihn vermisst. Am Anfang der Verletzung habe ich vermisst, auf der Strecke zu sein, Rennen zu fahren, den Wettbewerb, das Adrenalin. Dann habe ich das Team und die Atmosphäre der Strecken, dann die Interviews und die Journalisten vermisst. Aber ich habe das Gefühl, dass all dies bald wieder zurückkehren wird.

Wann erwarten Sie wieder fahren zu können?
Ich werde erst ein MotoGP-Motorrad fahren, wenn ich mich dazu einigermaßen in der Lage fühle. Selbst wenn die Ärzte jetzt sagen würden, vom Knochen her könnte ich jetzt Motorrad fahren, bin ich sonst noch nicht in der Lage dazu. Deshalb habe ich auch kein klares Ziel. Momentan ist mein Ziel, mich besser zu fühlen als letzte Woche, und nächste Woche besser als jetzt. Es ist das erste Mal in meinem Leben, in meiner Karriere, dass ich eine so lange währende Verletzung hatte und so lange kein Motorrad gefahren bin. Ich werde sicherlich nicht gleich hundertprozentig fahren können. Natürlich ist das ideale Comeback, wenn man gleich wieder so fahren kann wie zuvor. Aber das ist schwierig. Wir werden sehen, ob es ein Rennen, zwei Rennen oder die halbe Saison brauchen wird, bis ich wieder der alte Marc bin.

Was sind Ihre Ziele für 2021?
Normalerweise war mein Ziel immer, die Meisterschaft zu gewinnen und die Feinheiten dafür zu finden. Das wird dieses Jahr ganz anders. Mein Ziel ist erst einmal, wieder zu genießen, dass ich wieder auf dem Motorrad sitzen kann. Ich will das Bike genießen und dann Schritt für Schritt versuchen, so schnell zu werden wie ich war. Man kann nicht so tun, als könne man ein Jahr, nachdem man zum letzten Mal gefahren ist, kommen und gleich im ersten Rennen derselbe sein wie zuvor.

Wie sehen Sie die Kräfteverhältnisse in der MotoGP?
Ganz ehrlich kümmere ich mich nicht darum, weil ich selbst andere Ziele vor Augen habe. Aber ich denke, Yamaha, Ducati und Suzuki werden stark sein. Natürlich muss Joan Mir als Weltmeister versuchen, den Titel zu verteidigen. Suzuki hat letztes Jahr einen tollen Job gemacht, auch Yamaha, Ducati und KTM mit Oliveira haben das Jahr sehr gut abgeschlossen. Aber das kümmert mich vorerst nicht, das ist nicht mein Kampf. ■



Marc Márquez

Geburtstag: 17. Februar 1993
Geburtsort: Cervera (E)
Herkunftsland: Spanien

WM-KARRIERE
2008: 125GP, KTM (13.)
2009: 125GP, KTM (8.)
2010: 125GP, Derbi (1.)
2011: Moto2, Suter (2.)
2012: Moto2, Suter (1.)
2013: MotoGP, Honda (1.)
2014: MotoGP, Honda (1.)
2015: MotoGP, Honda (3.)
2016: MotoGP, Honda (1.)
2017: MotoGP, Honda (1.)
2018: MotoGP, Honda (1.)
2019: MotoGP, Honda (1.)
2020: MotoGP, Honda (–)
2021: MotoGP, Honda

HOBBYS
Dirt Track, Motocross

Des Königs neue Farben in

Nach 19 Jahren als Werksfahrer fährt Valentino Rossi dieses Jahr in einem Satelliten-Team. Doch Petronas-Yamaha führte letztes Jahr mit Fabio Quartararo lange die MotoGP-WM an und wurde mit Rossis Lieblingsschüler Franco Morbidelli WM-Zweiter. Die Erwartungen sind also hoch.

Von: **Imre Paulovits**

In Malaysia ist das Petronas-Yamaha-Team mittlerweile so etwas wie eine Staats-Institution. Als man vor zwei Jahren nach einigen Jahren der Vorbereitung in der Moto2 und der Moto3, in denen sie durch Professionalismus und blitzsauberes Auftreten auffielen, aber doch nicht die riesigen Erfolge feiern konnten, in die MotoGP aufstieg, waren die Erwartungen noch niedrig. Doch mit Senkrechtstarter Fabio Quartararo erreichten sie gleich im ersten Jahr Trainingsbestzeiten sowie Podestplatzierungen und stellten das eigentliche Werksteam oft in den Schatten. Nach einem solchen Traumeinstand folgte 2020 noch eine Steigerung, Fabio Quartararo gewann die ersten beiden Rennen und führte die WM lange an, doch die Yamaha-Motorenmisere zehrte an der Substanz des jungen Franzosen, und bei den entscheidenden letzten Rennen fand er nicht die Form, um den Titel zu kämpfen. Dafür fuhr sein Teamkollege Franco Morbidelli zu Top-Form auf, ließ die Vorjahres-Yamaha richtig aufblitzen, gewann drei Grands Prix und wurde zum Schluss Vizeweltmeister.



Valentino Rossi und Franco Morbidelli werden nicht das gleiche Material haben. Rossi wird die 2021er-Variante fahren, Morbidelli die von 2019.

Die Farben und Symbole von Valentino Rossi, machen sich auch auf der Petronas-Yamaha gut

PETRONAS

seinem neuen Team



Zwei, die sich gut verstehen: Valentino Rossi (l.) und Franco Morbidelli

Nun ist Quartararo in das Yamaha-Werksteam gewechselt, aber mit Morbidelli hat Petronas-Yamaha weiterhin ein Eisen im Feuer, das viele Fahrerkollegen für einen der ernsthaftesten WM-Favoriten halten – wenn er das richtige Material zur Verfügung hat. Dass er weiterhin mit der 2019er-Version der M1 Vorlieb nehmen muss, hatte viele organisatorische Gründe, an denen Yamaha nichts mehr ändern konnte, als der Moto2-Weltmeister von 2017 seinen Höhenflug begann. Doch mit einem erfahrenen Crewchief wie Ramón Forcada, der es dem Werksteam und vor allem seinem Ex-Piloten Maverick Viñales beweisen will, könnte Morbidelli vielleicht doch ungewollt die Rolle des technischen Jokers zufallen, und die Reife der 2019er-Version könnte ihn an Wochenenden, an denen die Abstimmungsarbeit durch die Randbedingungen erschwert wird, zum Sieger emporheben.

Die Last eines Superstars

Aber das steht in diesem Jahr bei Petronas-Yamaha gar nicht im Mittelpunkt. Mit Superstar Valentino Rossi ziehen sie auch jenseits der Ergebnisse die Aufmerksamkeit auf sich. Wer es je erlebt hat, wie die Fans in Asien den mittlerweile 42-jährigen MotoGP-Helden verehren, kann sich ausmalen, wie das Team noch einmal mehr ins Blickfeld gerät. Wenn derzeit auch noch nicht feststeht, ob es überhaupt Grands Prix in Ostasien geben wird, allein in den sozialen Medien und all den Publikationen des heimischen Marktes ist der Italiener, seit sein Vertrag unterzeichnet wurde, ein Dauerthema.

Entsprechend waren alle gespannt, wie die traditionellen Farben und Symbole des neunfachen Weltmeisters sich mit den Petronas-Farben machen werden. Nun, sie machen sich richtig gut. Rossi strahlte auch jede Menge Freude aus, als er sich in seinen neuen Kleidern zeigte. „Ich bin stolz, ein Teil des Petronas-Yamaha-Teams zu sein, es ist eine neue Herausforderung für mich. Es ist ein junges Team, hat in den vergangenen beiden Jahren aber solide Ergebnisse abgeliefert. Mein Motorrad wird weiterhin eine Werksmaschine sein. Ich kann gar nicht erwarten, dass der erste Test in Katar endlich losgeht und ich wieder mit den Yamaha-Ingenieuren arbeiten kann, damit wir die Performance des Motorrads, das ich schon lange kenne, weiter verbessern können", sagte ein sichtlich gut gelaunter Rossi. „Mir gefällt das neue Design des Motorrads, meines Leders und meines Helms sehr gut, ich denke, wir sind bereit." Seine Ziele hat er nicht heruntergeschraubt. „Meinen ersten 500er-WM-Titel habe ich auch in einem Satelliten-Team gewonnen", hatte Rossi bereits letztes Jahr klargestellt." Nun will er wieder sein Bestes geben. „Ich will weiter konkurrenzfähig sein, um Podestplätze und um Siege kämpfen. Und auch um eine gute Platzierung am Ende der Saison. Wir sind alle sehr fokussiert und konzentriert, um dies zu schaffen."

Ein Dreamteam?

Dass er zusammen mit seinem Lieblingsschüler Franco Morbidelli fährt, darauf freut sich Rossi besonders. „Wir sind eine Fahrerpaarung mit einem sehr guten Verhältnis und kennen einander sehr gut. Wir trainieren zusammen und fordern einander auf allen möglichen Motorrädern heraus, dieses Jahr werden wir es auch mit dem MotoGP-Motorrad im selben Team tun. Ich denke, wir werden viel Spaß haben." ■

DREI FRAGEN AN

RAZLAN RAZALI



WIE GEHEN SIE IN DIE SAISON MIT VALENTINO ROSSI?

Wir sind bestrebt, Valentino Rossi und Franco Morbidelli die allerbesten Möglichkeiten zu bieten. Franco soll noch bessere Resultate erzielen als in seiner unglaublichen letzten Saison, und wir hoffen, dass wir für Valentino ein neues Team bieten können, wo er die beste Möglichkeit hat, sein Talent und seine Erfahrung zu entfalten.

WAS ERWARTEN SIE VON DIESER SAISON?

2020 war eine unglaubliche Saison für uns. Wir müssen aber realistisch bleiben. Es gibt immer Bereiche, in denen wir uns verbessern können. Wir erwarten dieses Jahr wieder harte Kämpfe auf der Rennstrecke und werden nichts unversucht lassen, jeden Schritt zu pushen, um Franco und Valentino das bestmögliche Material zur Verfügung zu stellen. Was dabei herauskommt, werden wir dann am Ende der Saison sehen.

WAS SIND IHRE ZIELE FÜR 2021?

Wir sind jetzt in der dritten Saison in der MotoGP und sind sehr stolz, uns auf dieser höchsten Bühne des Motorsports präsentieren zu können. Das Team hat in dieser kurzen Zeit eine unglaubliche Entwicklung durchlaufen, die wir so niemals erwartet hätten, und wir müssen uns deshalb bei Yamaha und bei Petronas für ihre Unterstützung bedanken. Wir sehen mit Stolz auf unsere Erfolge auf die kommende Saison, sind uns aber im Klaren, dass die Konkurrenz niemals stillsteht. Deshalb haben wir in der Zwischensaison Verbesserungen durch die gesamte Struktur vorgenommen. Wir möchten weiterkommen, unser Traum wäre, in allen drei Klassen an einem Wochenende zu gewinnen.

Zum Jubiläum alles neu un

Letzte Woche stellte Pramac-Ducati sein Team für diese MotoGP-Saison vor. Nachdem die beiden letztjährigen Piloten nach überzeugenden Vorstellungen ins Werksteam aufgestiegen sind, gehen nun Johann Zarco und Jorge Martín mit neuesten Ducati-Werksmotorrädern auf Punktejagd.

Von: **Imre Paulovits**

Die virtuelle Präsentation von Pramac-Ducati hatte richtig Schwung. Flotte Videozusammenschnitte aus einer erfolgreichen Vergangenheit rissen richtig mit, und der Sky-TV-MotoGP-Journalist Sandro Donato Grosso führte auf typisch italienische Art die Moderation. Die große Frage dabei war: Kann das Ducati-Satelliten-Team, das in den letzten Jahren immer mehr in das Rennprogramm der Bologneser eingebunden wurde, und das wie 2020 auch dieses Jahr über Werksmaschinen des neuesten Jahrgangs verfügt, an die Erfolge anknüpfen, die Jack Miller und Francesco Bagnaia letztes Jahr feiern konnten? Beide sind ja gemeinsam mit ihren Crewchiefs komplett ins Werksteam gewechselt, und so steht bei Pramac Racing im 20. Jahr des Bestehens ein kompletter Tapetenwechsel an.



> Pramac brachte in den letzten Jahren in seinem Umfeld immer wieder neue Technologien ins MotoGP-Fahrerlager und zeigte dabei auch viel Umweltbewusstsein und Zukunftsorientierung.

Es sind so viele Dinge passiert. Pramac Racing des gleichnamigen italienischen Stromerzeugerherstellers von Paolo Campinoti hatte Ende 2001 das Shell-Honda-Team des Australiers Jeff Hardwick übernommen und war 2002 mit Tetsuya Harada und der Honda NSR 500 in die Königsklasse eingestiegen. Ende der Saison hatten sie Max Biaggi verpflichtet, ihn aber dann an Pons Racing vermietet und mit Makoto Tamada das Bridgestone-Programm begonnen, das den Aufstieg des japanischen Reifenherstellers in der MotoGP einläutete und bereits 2004 zwei Siege für Tamada brachte. 2005 machte Pramac Racing einen völligen Neuanfang und übernahm das Ducati-Team von Luis d'Antin. Seither ist ein besonders enges Verhältnis

Jorge Martín (l.) und Johann Zarco: Ein spanischer MotoGP-Rookie und ein französischer Routinier sind eine brisante Mischung bei Pramac-Ducati


PRAMAC


PRAMAC

Johann Zarco: Nach vereinzelten guten Resultaten im Vorjahr Podium im Visier


PRAMAC

Jorge Martín: Nach zwei Moto2-Jahren nun die Herausforderung MotoGP

d vielversprechend

zum italienischen Werk entstanden, und mit Fahrern wie Alex Hofmann, Alex Barros, Loris Capirossi, Toni Elías, Mika Kallio, Aleix Espargaró, Héctor Barberá, Randy de Puniet wurden Erfolge gefeiert. Ben Spies fuhr bei Pramac die dritte Werks-Ducati, und Ducati setzte Pramac immer stärker zum Aufbau künftiger Werksfahrer ein. Andrea Iannone stieg von dort 2015 genauso ins Werksteam auf wie Danilo Petrucci 2019 – und dieses Jahr Jack Miller und Francesco Bagnaia.

Mit Erfahrung und Biss

Doch mit Johann Zarco und Jorge Martín ist für vielversprechenden Ersatz gesorgt. Der Franzose war lange Zeit auch als Kandidat für das Werksteam im Gespräch, und Jorge Martín stand nicht nur auf der Wunschliste von Paolo Campinoti, sondern auch von Ducati-Teammanager Paolo Ciabatti. Beide haben auch einen Vertrag direkt mit dem Ducati-Werk. Mit Marco Rigamonti bringt Zarco einen erfahrenen Mann mit, der schon mit Iannone im Werksteam gearbeitet und mit ihm auch bei Suzuki Erfahrung gesammelt hat. Und mit Daniele Romagnoli hat Jorge Martín einen erfahrenen Mann zur Seite gestellt bekommen, der bereits früher bei Pramac gearbeitet hat und ebenfalls Erfahrung aus dem Werksteam mitbringt.

Johann Zarco hat während seiner Karriere schon für so manches Highlight gesorgt. Der zweifache Moto2-Weltmeister hat nach seinem Tief bei KTM mit Ducati eine neue Heimat gefunden, und der 30-jährige Franzose strotzt vor Tatendrang. Jorge Martín hatte nach seinem Titelgewinn 2018 in der Moto3 zwei stürmische Jahre in der Moto2 bei KTM erlebt. Er zeigte sich superschnell, verletzte sich aber noch, bevor seine erste Moto2-Saison überhaupt losging, und auch 2020 wurde sein Tatendrang gedämpft, nachdem er wegen einer Covid-Infektion eine Zwangspause einlegen musste. Aber mit Siegen auf dem Red Bull Ring und in Valencia zeigte er seine Klasse. Der 23-jährige Spanier wirkt in diesem Jahr gereift. Er will die Chance nutzen, die ihm gegeben wurde. Er will von seinem erfahrenen Teamkollegen lernen und die in ihn gesetzten Hoffnungen erfüllen. ■

DREI FRAGEN AN

PAOLO CAMPINOTI



WAS IST DAS ZIEL IHRES TEAMS MIT ZWEI NEUEN FAHRERN FÜR 2021?
Wir haben zwar das erste Mal seit vielen Jahren die Situation, dass wir mit zwei neuen Fahrern in der Startaufstellung stehen, aber wir sind überzeugt von unseren Fahrern. So muss es unser Ziel sein, die hervorragenden Resultate, die wir letztes Jahr vor allem in der zweiten Saisonhälfte gezeigt haben, in dieser wichtigsten Weltmeisterschaft zu bestätigen.

WIE WOLLEN SIE DAS ERREICHEN?
Wir gehen mit dem gleichen Enthusiasmus und der gleichen Konzentration in die Saison wie letztes Jahr, dazu mit zwei Fahrern, an die ich stark glaube. Zu den beiden haben wir auch viele neue Gesichter im Team, das stellt eine besondere Herausforderung dar. Ich bin mir sicher, dass Johann Zarco und Jorge Martín in jedem Bereich ihr Maximum geben werden, um die vom Team an sie gestellten Erwartungen zu erfüllen, und mit ihrer Arbeitsmoral und ihrem Einsatz das zeigen, was Pramac Racing ausmacht.

WAS MACHT 2021 SO BESONDERS FÜR PRAMAC RACING?
2021 wird eine besondere und eine besonders wichtige Saison für uns sein, denn wir feiern das 20-jährige Jubiläum, seit Pramac Racing in das MotoGP-Paddock gekommen ist. So erfüllt sie mich mit besonderer Zielsetzung, Stolz, Zufriedenheit und Freude. 2020 hat gezeigt, dass harte Arbeit verbunden mit großer Professionalität des Teams für all den Einsatz und die Entbehrungen, die wir gemacht haben, entschädigen kann. Wir leben in Zeiten von großem Wandel und Herausforderungen, und diesen wollen wir mit Erfolg begegnen.



SAG 2021: Bo Bendsneyder, Teameigner Eduardo Perales und Tom Lüthi (v. l.)

Frischer Wind aus Ost

Letzte Woche wurde das SAG-Team, in dem dieses Jahr Tom Lüthi fährt, vorgestellt. Das spanische Traditionsteam bringt neue Sponsoren aus Südostasien in die Motorrad-WM und will in der Moto2-WM ganz vorn mitmischen.

Von: **Imre Paulovits**

Sie sehen einfach frisch aus, die Farben der nun offiziell Pertamina Mandalika SAG Team genannten Truppe um Eduardo Perales. Blaue Batik-Muster der indonesischen Ferieninsel Mandalika, auf der derzeit eine spektakuläre Anlage mit einem Straßenkurs entsteht. Dieser erfüllt alle Vorschriften einer modernen Rennstrecke, auf der noch in diesem Jahr die Superbike-WM gastieren soll und auch ein Grand Prix möglich sein könnte. Solche Muster hat es bisher noch an keinem Rennmotorrad gegeben. Sie bringen eine Art Südsee-Romantik in die Welt der Motorrad-WM, zeugen aber auch von einem Aufbruch in die Zukunft. Südostasien, das ist die Region, in die sich die Aktivitäten der Motorradhersteller zunehmend verlagern. Indonesien hat nicht nur 275 Millionen Einwohner, sondern auch die weltweit größte Zahl an MotoGP-Fans. Dass sich SAG mit dem aufstrebenden Rennstrecken-Projekt verbünden konnte, brachte auch die indonesische Mineralölgesellschaft Pertamina und die Fluggesellschaft Garuda Indonesia mit ins Boot – beste Voraussetzungen für das Team, die aufsteigende Tendenz der letzten Jahre fortzuführen.

Das Erbe Gardners

Das WM-Finale in Portimão hatte ihr scheidender Fahrer Remy Gardner gewonnen, somit liegt die Messlatte für seinen Nachfolger Tom Lüthi hoch.

Doch der 34-jährige Schweizer, der nicht nur der älteste, sondern auch mit Abstand der erfahrenste Moto2-Pilot ist, hat eine neue Motivation gefunden, an seine früheren Erfolge anzuknüpfen. Immerhin war er 2005 125er-Weltmeister und hat in der Moto2 zwei Vizeweltmeisterschaften sowie einen dritten WM-Rang vorzuweisen. Und an diese Erfolge will er wieder anknüpfen. „Ich will nicht über Zahlen sprechen, aber wir wollen ganz klar vorne mitfahren – ganz vorne", stellt Lüthi klar. „Ich bin sehr glücklich, dass ich dieses neue Kapitel mit dem Team beginnen kann. Bei dem Renngeist, den das Team versprüht, spüre ich eine unheimlich starke Motivation. Ich kann es kaum erwarten, dass es losgeht."

Ursprünglich war geplant, dass ein indonesischer Fahrer den zweiten Platz im Team einnimmt, doch letzten Dezember wurde umgedacht: Man will jetzt voll in die Offensive gehen und verpflichtete den hochbegabten 21-jährigen Holländer Bo Bendsneyder, der nun auf Top-Material und mit einem erfahrenen Team mit solider finanzieller Basis beweisen will, was wirklich in ihm steckt. „Ich fahre erstmals eine Kalex und kann es kaum erwarten, mit ihr auf die Strecke zu gehen", freut sich der MotoGP-Rookies-Cup-Sieger von 2015. „Ich denke, wir haben eine große Saison vor uns. Wir haben gute Sponsoren und eine erfahrene Truppe, die in der Vergangenheit gute Ergebnisse erreicht hat. Ich bin bereit, diese Geschichte fortzusetzen."

Eduardo Perales teilt die Ambitionen seiner Fahrer. Das Team des Spaniers aus Sabadell bei Barcelona kämpfte lange Zeit ums Überleben in der Motorrad-WM, doch in den letzten Jahren hat es sich langsam, aber stetig an die Spitze der Moto2-WM vorgearbeitet. Teilweise haben sie dank ihrer technischen Erfahrung veraltetes Material so gut vorbereitet, dass sie damit gegen größere Teams bestehen konnten. Nun haben sie einen soliden Hintergrund. „Nach der Entwicklung, die wir in den letzten Jahren durchgemacht haben, sollte uns in diesem Jahr der endgültige Durchbruch gelingen", zeigt sich Perales kämpferisch. „Wir sind immer besser geworden. Und diese Saison sollte die werden, wo wir unser ganzes Potenzial zeigen können."

Das Ziel ist hoch gesteckt, doch mit so viel Professionalität, Enthusiasmus und Motivation sollte es möglich sein. Es wäre auch für die lange Karriere von Tom Lüthi eine schöne Fortsetzung. ■



Tom Lüthi: Frische Farben und frische Motivation für gute Resultate

Lebe wohl, Weltmeister!

Fausto Gresini, der seit Ende Dezember auf der Intensivstation des Ospedale Maggiore in Bologna gelegen hatte, ist seiner Corona-Erkrankung erlegen. Der Italiener hat als Fahrer zwei und als Teamchef drei Weltmeistertitel errungen. Zuletzt war er in allen drei Klassen und der MotoE vertreten.

Von: **Imre Paulovits**



MOTOGP

!

Fausto Gresini

Geburtstag: 23.01.1961
Todestag: 23.02.2021
Geburtsort: Imola (I)
Herkunftsland: Italien

WM-KARRIERE
1983: 125 ccm, MBA (9.)
1984: 125 ccm, MBA/Garelli (3.)
1985: 125 ccm, Garelli (1.)
1986: 125 ccm, Garelli (2.)
1987: 125 ccm, Garelli (1.)
1988: 125 ccm, Garelli (21.)
1989: 125 ccm, Aprilia (5.)
1990: 125 ccm, Honda (8.)
1991: 125 ccm, Honda (2.)
1992: 125 ccm, Honda (2.)
1993: 125 ccm, Honda (11.)
1994: 125 ccm, Honda (16.)

Hobbys
Racing

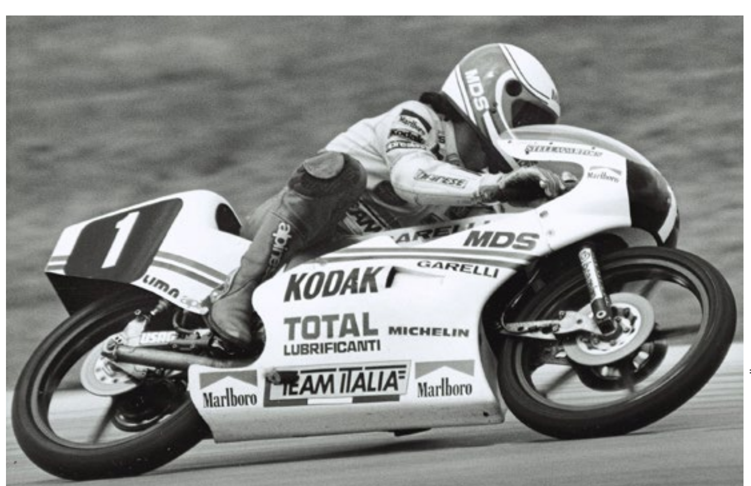
Er war ein Fixpunkt im Motorrad-WM-Fahrerlager. Fausto Gresini führte sein großes Team mit eiserner Hand, aber hochprofessionell und mit sehr viel Enthusiasmus. Er führte es durch alle Höhen und Tiefen des Motorsports. Mit Daijiro Kato wurde er 2001 überlegen 250er-Weltmeister. Keine zwei Jahre später starb der hochbegabte Japaner bei einem Sturz mit der MotoGP-Honda in Suzuka. 2010 holte Toni Elías für sein Team den ersten Moto2-WM-Titel. Ein Jahr später starb sein neuer Star Marco Simoncelli bei einem Sturz in Sepang. Wenn Fausto Gresini sich in solchen Momente auch tief in sich vergrub, er wählte immer den Weg nach vorn und machte weiter. 2018 wurde er mit dem überschäumenden Jorge Martín Moto3-Weltmeister, ein Jahr später gewann Matteo Ferrari den ersten MotoE-Titel für das Team aus Imola. Aprilia vertraute dem Team seinen Werkseinsatz in der MotoGP an. Doch weil 2022 die Plätze neu verteilt werden, wollte sich das Werk aus Noale selbst aufstellen. Fausto Gresini kündigte an, dass er wieder ein unabhängiges Team in der MotoGP aufbauen wollte, das mit den Allerbesten mitmischt. Doch diesen ambitionierten Entschluss kann der Mann, der in seinem Leben so viel bewegt hat, nun nicht mehr in die Tat umsetzen. Denn das Virus, das seit über einem Jahr unser Leben auf diesem Planeten in tragischer Weise gefährdet, war stärker als aller Kampfwille des 60-jährigen.

Höhen und Tiefen

Seine aktive Karriere hatte ihre Tiefen, aber auch umso mehr Höhen. 1987 war er kurz davor zu erreichen, was noch nie einem Fahrer in der kleinsten WM-Klasse gelang. Er hatte bis zum Finale in Jarama alle Rennen gewonnen und führte auch dort. Doch dann stürzte er und verpasste diesen Rekord für die Ewigkeit knapp. Als 1988 die Zweizylinder verbannt wurden, war Garellis Einzylinder nicht mehr konkurrenzfähig, und der Weltmeister stürzte auf den 21. WM-Rang ab. Doch auf Honda kämpfte er sich wieder hoch und fuhr 1991 und ’92 um den Titel, der ihm zweimal nur knapp entglitt.

Fausto Gresini hat fast zwei Drittel seines Lebens im Grand-Prix-Fahrerlager verbracht. Er wird schmerzlich vermisst werden. In Misano war es Tradition, dass er jedes Jahr am Samstagabend das ganze Fahrerlager zum Abendessen einlud und vor seiner Hospitality nicht nur kulinarische Spezialitäten serviert wurden, sondern auch eine Live-Band für Stimmung sorgte. Noch viel mehr wird aber sein energisches Gesicht fehlen, wenn er in sich vertieft durchs Fahrerlager lief, um für sein Team und seine Fahrer nach dem Rechten zu sehen. Und genauso seine Emotionen, wenn er mit seinen Fahrern die Siege feierte.

Das Fahrerlager wird nun um ein Urgestein ärmer sein. Doch in der Erinnerung wird Fausto Gresini ewig weiterleben. In einer hoffentlich bald besseren Zukunft auch als ein Symbol einer Zeit, in der viele Helden starben, aber auch der Zusammenhalt der Weltmeisterschaft neue Höhen erreichte. ■



FIM/MAURICE BÜLA

Auf der Werks-Garelli wurde Fausto Gresini 1985 und ’87 125er-Weltmeister



MOTOGP

Mit dem hochtalentierten Jorge Martín feierte Gresini 2019 den Moto3-WM-Titel



Maverick Viñales: Seine R1 ist von Weitem kaum von seiner MotoGP-Maschine zu unterscheiden

LAMAZARES

Noch mehr Training

So lange wie in diesem Jahr haben die MotoGP-Fahrer noch nie auf den ersten Ausritt mit ihren Einsatzgeräten gewartet. Um für die verkürzte Testphase gerüstet zu sein, trainieren alle ausgiebig mit Serienmotorrädern.

Von: **Imre Paulovits**

Für die MotoGP-Piloten ist es eine nervenaufreibende Zeit. Den ganzen Winter hatten sie sich vorbereitet, mit dem klaren Ziel vor Augen, bei den Sepang-Tests Anfang Februar ihre Fitness auf ein Optimum zu steigern und dann bereit zu sein.

Es mag für Außenstehende banal klingen und unverständlich sein, was ein Monat Verschiebung bedeutet. Aber auf dem Niveau, auf dem sich die Fahrer der höchsten Motorradsport-Klasse bewegen, kommt es auf jede Kleinigkeit an. Was so leicht aussieht, ist die immense Routine, mit der sie zu Werke gehen. Und dabei haben sich seit Jahren auch die Abläufe während eines Jahres als eine Art Biorhythmus eingespielt: Ende November kurz abschalten, dann das Training nach einer bewährten Routine aufnehmen, nur kleine Optimierungen gegenüber dem Vorjahr vornehmen und dann in der Hitze von Malaysia loslegen.

Körper vorbereiten

Da ist es gar nicht so einfach, das Optimum wieder neu einzustellen. Und jeder hat natürlich Angst, dabei einen Fehler zu machen und ins Hintertreffen zu geraten. Hinzu kommt, dass die fahrerischen Fähigkeiten auch nur auf diesem Niveau zu halten sind, wenn keine allzu großen Pausen dazwischenkommen. Das menschliche Auge vermag zwar ausgesprochen gut mit Geschwindigkeit umzugehen, aber nur, wenn es ständig trainiert ist. Von der Natur sind wir für maximal 35 Stundenkilometer konzipiert. Das Zehnfache richtig einzuschätzen, verlangt ständiges Training. Und darauf kommt es den Fahrern an, wenn sie alles dafür tun, um bereit zu sein. Die Teams wissen das ganz genau, deshalb hat jeder Hersteller für seine Fahrer Motorräder bereitgestellt, die genau nach der Spezifikation von der Grand-Prix-Kommission als Trainingsmotorräder zugelassen worden sind.

Zum einen ist es zwar bitterer Ernst, zum anderen bereitet dieses Training den Fahrern aber auch ungemein Spaß, vor allem wenn viele gleich gesinnte und gleich schnelle dabei sind. Und dieser Spaß ist es, der wiederum Motivation mit sich bringt – wenn auch nicht ohne ein gewisses Verletzungsrisiko.

Johann Zarco und Maverick Viñales hatten sich Anfang letzter Woche in Almeria mit ihren Serienmotorrädern getroffen und fleißig Runden abgespult. Sie holten dort nach, was sie zuvor wegen des schlechten Wetters versäumt hatten und drehten am Montag und Dienstag ihre Runden – zusammen mit den Moto2-Piloten Yari Montella und Héctor Garzo.

Zusammen lustiger

Einen Tag später gab es dann in Barcelona einen Trackday für Grand-Prix- und Superbike-WM-Piloten, nahezu das gesamte MotoGP-Feld tummelte sich bei dieser Gelegenheit auf der frisch umgebauten katalanischen Strecke.

„Es macht Spaß und ist eigentlich easy, weil an dem Serienmotorrad alles so leicht geht. Aber man trainiert wieder die Muskeln, die man wirklich zum Fahren braucht“, meinte Yamaha-Werkspilot Fabio Quartararo. „Wir sind hier wieder einen Schritt näher zum Saisonauftakt gekommen.“

„Ich fühle mich großartig, wieder fahren zu können“, meinte auch Weltmeister Joan Mir. „Ich konnte viel fahren und auch die neue Kurve lernen. Es war wichtig, dort die richtige Linie zu finden.“ Auch sein Teamkollege Álex Rins hatte Spaß mit seiner „Suzi“: „Ich habe viel mit den anderen Piloten gespielt, bin viel mit Albert Arenas zusammen gefahren. Das Gefühl und das Adrenalin waren wieder da.“

Pol Espargaró hatte richtig gute Laune: „Hier zu fahren, und all die Kollegen auch aus der Moto2 und Moto3 zu sehen, ist sehr schön.“ Takaaki Nakagami ist auch bereits in Europa angekommen. „Es war gut, seine Augen wieder an das Tempo zu gewöhnen“, meinte der Japaner, der eine RC 213 V-S bewegte, den straßenzugelassenen Ableger der MotoGP-Honda.

Nur lobende Worte hatten sie für den umgebauten Turn 10. „Es fühlt sich anders an, aber viel besser“, meinte Quartararo. „Ich mag sie.“ „Der neue Asphalt hat guten Grip. Sie lässt sich viel besser fahren als die alte“, gestand auch Jack Miller. „Ich muss den Streckenbauern ein Lob aussprechen. Es ist eine richtig gute Kurve draus geworden, die alte war furchtbar“, meinte Aleix Espargaró, der nur einen Steinwurf von der Strecke aufwuchs. ■



LAMAZARES

Johann Zarco: Die Verkleidung seiner Serien-Ducati hat mittlerweile Sonderlackierung

MotoGP

Kallio: Beinbruch

KTM-Testpilot Mika Kallio fällt für die nächsten sieben Wochen aus: Der 38-jährige Finne erlitt bei einem Eisrennen in seiner Heimat einen doppelten Unterschenkelbruch.

Von: **Imre Paulovits**

Es ist nicht ganz neu, dass finnische GP-Piloten daheim im Winter Eisrennen fahren. Schon Jarno Saarinen und Teuvo Länsivuori waren damit aufgewachsen, und auch Mika Kallio hatte nie einen Hehl daraus gemacht, dass dies zum einen eine riesige Gaudi ist, zum anderen eine gute Vorbereitung für den GP-Sport.

Doch letzte Woche war es mit der Gaudi bei Kallio schlagartig vorbei. Er wurde in einer S-Kurve hinausgetragen, auf dem Schnee am Fahrbahnrand hatte er nicht genügend Grip und musste die Strecke verlassen. Dahinter wurde er von einem Schneewall abrupt abgebremst und brach sich das linke Schien- und Wadenbein. Er wurde bereits operiert, aber nun wartet eine sieben bis acht Wochen lange Genesungsphase auf den 38-Jährigen.

„Das ist die dunkle Seite von Racing, selbst wenn es nur zum Hobby ist", meinte Kallio. „In solchen Momenten wird klar, welche Folgen ein dummer Fehler haben kann. Es tut mir leid für alle, die jetzt davon betroffen sind." Neben seiner Familie wird es das KTM-Testteam sein. Dieses Jahr dürfen ihre Werksfahrer nicht mehr testen, so bleibt nun die ganze Testarbeit an Dani Pedrosa hängen. In Katar sollte zwar von vornherein nur der Spanier testen, doch nun muss das gesamte private Testprogramm der Österreicher umgestellt werden. ■



MOTOGP

Mika Kallio: Beim Eisrennen von der Strecke abgekommen

Moto2

MV Agusta bereit

Forward MV Agusta stellte sein Team vor. Dabei war neben den beiden Piloten Lorenzo Baldassarri und Simone Corsi noch Nachwuchspilot Tommaso Marcon, der mehrere Wildcard-Einsätze fahren soll.

Von: **Imre Paulovits**

Corona hin oder her, das MV Agusta Moto2-Team von Forward entschied sich, statt einer virtuellen Präsentation doch ein pompöses Fest für geladene Gäste zu geben – wenn auch unter strengen Vorkehrungen. Durch den Abend führte wie bei der virtuellen Präsentation von Pramac-Ducati der italienische Sky-TV-Journalist Sandro Donato Grosso, der von seiner Kollegin Vera Spadini unterstützt wurde.

Neben zwei Serien-Motorrädern in Moto2-Sonderlackierung war die neue Moto2 zu bestaunen. Der Schleier über dieser wurde von dem zu Forward zurückgekehrten Lorenzo Baldassarri sowie Haudegen Simone Corsi gelüftet, auch der blonde Tommaso Marcon war dabei. Der 21-Jährige war letztes Jahr MotoE gefahren – und rammte in Misano Dominique Aegerter von der Piste. Er soll, soweit möglich, bei mehreren Europäischen Grands Prix per Wildcard an den Start gehen. ■



FORWARD

Drei Fahrer für ein Halleluja: Corsi, Marcon und Baldassarri (2., 3., 4. v. l.)

NACHRICHTEN

MOTOGP

Weltmeister Joan Mir wurde für den Laurens World Sports Award in der Kategorie Durchbruch des Jahres nominiert. Er muss sich bei der Wahl dem American Footballer Patrick Mahomes, dem Fußballer Ansu Fati, den Tennis-Stars Dominic Thiem und Iga Swiatek sowie dem Radrennfahrer Tadej Pogacar stellen.

MOTOE

Noch bevor die Grand-Prix-Piloten mit ihren Verbrennern die ersten Tests absolvieren können, dürfen die MotoE-Piloten bereits in dieser Woche loslegen. Am Dienstag und Mittwoch (nach Redaktionsschluss) wird gemeinsam in Jerez getestet. Die Top 3 des letzten Jahres, Jordi Torres (Pons Racing), Matteo Ferrari (Gresini) und Dominique Aegerter (IntactGP), werden wieder um die Titel fahren. Neu dazu kommen Ex-MotoGP-Pilot Yonny Hernandez aus Kolumbien sowie der Spanier Fermin Aldeguer. Hikari Okubo und Corentin Perolari kommen aus der Supersport-WM hinzu. Neu sind auch Miquel Pons, Andre Pires, Andrea Mantovani und Jasper Iwema.
Auch der Deutsche Lukas Tulovic wird mit Tech3 wieder dabei sein.

MOTORRAD-WM

Die gesamte Motorrad-WM-Gemeinde trauert um Fausto Gresini. Beim Training in Barcelona sammelten sich die Teilnehmer und hielten auf der Zielgeraden eine Schweigeminute für den Weltmeister und Teambesitzer, dem viele von ihnen etwas zu verdanken haben. Bei einem Fahrer von seinem Format wäre in Italien eine regelrechte Wallfahrt zu seinem Begräbnis losgebrochen. Wegen der Corona-Beschränkungen durfte nur der engste Familienkreis teilnehmen. Dafür wurde der Trauergottesdienst per Live-Stream auf den Kanälen des Teams in den Sozialen Medien übertragen, und viele Fans loggten sich ein.



Dominique Aegerter: Der Schweizer Importeur Hostettler stellte ihm ein Trainingsmotorrad

WORLDSBK

Aegerter trainiert

Letzte Woche trainierten zahlreiche GP- und Superbike-WM-Piloten in Barcelona. Unter ihnen auch Supersport-WM-Neuling Dominique Aegerter, der erstmals eine Yamaha R6 fuhr.

Von: **Imre Paulovits**

Im letzten Moment hatte sich Dominique Aegerter Ende 2020 entschieden, neben der MotoE auch in der Supersport-WM anzutreten. Er konnte sich mit der renommierten holländischen Ten-Kate-Truppe einigen, ihre R6 einzusetzen. Jetzt hat der 30-jährige Schweizer erstmals eine Yamaha R6 probiert, wenn auch nicht das Rennmotorrad von Ten Kate, sondern eine nur leicht geänderte Serienmaschine, die der Schweizer Yamaha-Importeur Hostettler kurzfristig für den Rohrbacher aufgebaut hat.

Aegerter war bereits Anfang Februar nach Spanien gereist, hat Motocross und Supermoto trainiert und sich mit Radfahren und Krafttraining auf die Saison vorbereitet. Doch eines fehlte noch: Das Fahren auf der Rennstrecke, und das hat er letzten Mittwoch nachgeholt. „Es war richtig geil in Barcelona", freute sich Aegerter. „Ich bin das erste Mal eine Yamaha R6 gefahren, das Motorrad fühlt sich super an, und ich habe mich gleich wohl auf ihr gefühlt. Ich bin sehr positiv überrascht, wie sich dieses Motorrad fährt. Es war wirklich gut, dass ich wieder einen Tag auf der Rennstrecke fahren konnte, denn seit November bin ich nicht mehr auf einer richtigen Rennstrecke gefahren. Hostettler hatte das Motorrad noch schnell zusammengebaut, und mein Bruder hat es für den Trainingstag nach Barcelona runtergebracht. Es war schon gut, unter den ganzen WM-Piloten zu fahren, wenn auch alle mit Straßenmotorrädern unterwegs waren. Honda hatte für seine Fahrer die RC213V-S dabei, der Rest ist mit normalen Straßenmaschinen gefahren."

Aegerter fühlt sich fit und kam auch schnell in Fahrt. „Ich hatte ein gutes Gefühl, jetzt muss ich sehen, wie es auf dem richtigen Rennmotorrad sein wird, wenn ich mit Ten Kate testen gehe. Bislang zumindest habe ich mit der Yamaha ein sehr gutes Gefühl." Aegerter bleibt vorerst bis zum 22. März in Spanien. Diese Woche absolviert er die MotoE-Tests in Jerez, dann setzt er sein Trainingsprogramm in der Nähe von Barcelona fort, bevor er Ende März das erste Mal auf die Ten-Kate-Yamaha steigt.

Auch Superbike-WM-Umsteiger Tito Rabat fuhr mit einer Serien-Panigale in Barcelona. Ganz neu ist dieses Motorrad für den Moto2-Weltmeister von 2014 nicht, er hat bereits während seiner MotoGP-Jahre bei Avintia-Ducati mit einem solchen Bike trainiert. Aber der 31-jährige Spanier will einfach so fit wie möglich in die Superbike-WM starten und lässt deshalb keine Trainingsmöglichkeit aus.

Tapfere Weltmeisterin

Ana Carrasco, Supersport-300-Weltmeisterin von 2018, fuhr erstmals seit ihrem Test-Crash im September in Estoril wieder auf der Rennstrecke. Die 23-jährige Spanierin hatte sich dabei zwei Brustwirbel gebrochen, die mit insgesamt sieben Platten verschraubt wurden. In einer zweiten OP wurden diese Mitte Januar wieder herausgenommen, und nur sechs Wochen später saß die taffe Spanierin wieder auf der 400er-Ninja. „Dass ich wieder Motorrad fahren kann, ist ein wichtiger Schritt für mich", meinte Carrasco. „Ich fühle mich gut, ich muss aber noch weiter mit meinem Physiotherapeuten arbeiten. Ich habe noch etwas Schmerzen, aber es wird von Woche zu Woche besser. Ich hoffe, dass ich bis zum ersten Rennen in guter Form bin." ■



WORLDSBK

Tito Rabat: Mit Serienbike weiter auf Superbike-WM-Debüt vorbereitet



WORLDSBK

Ana Carrasco: Nach zwei Rückenoperationen wieder fit, Rennen zu fahren

Supersport-WM

Öttl gut vorbereitet

Seit letztem Dezember war Philipp Öttl zwei bis drei Wochen pro Monat in Spanien. Nun wartet er auf den ersten Test mit der Puccetti-Kawasaki.

Von: **Imre Paulovits**

Seit letztem Dezember hat Philipp Öttl in Spanien auf den Strecken von Ribera, Valencia, Almeria und Jerez viele Runden mit seiner Kawasaki ZX6R gedreht und viel auf der Supermoto und dem Mountainbike trainiert. Dabei war seine Basis wie letztes Jahr auf der Strecke in Chiva. Öttl hatte Glück, denn das Wetter spielte die ganze Zeit mit, somit hatte er hervorragende Trainingsbedingungen.

In Valencia stand aber mehr als nur Training auf dem Programm. Der Supersport-WM-Dritte fuhr dort auch Tests mit verschiedenen Federungskomponenten. Da dort auch viele starke Fahrer aus allen Weltmeisterschaftsklassen die Trainingsmöglichkeiten nutzten, hatte der Kawasaki-Pilot bezüglich der Rundenzeiten immer eine Referenz. „Die beiden finalen Trainings in Valencia und Almeria waren sehr gut" resümiert Öttl. „Meine Rundenzeiten waren sehr konkurrenzfähig und konstant. Damit bin ich gut für den ersten Test mit meinem Team in Misano vorbereitet."

Mitte März wird der 24-Jährige erstmals mit dem Puccetti-Team zwei Tage dort testen und auf der Strecke an der Adria an der Abstimmung seines neu aufgebauten Rennmotorrades arbeiten.

„Jetzt freue ich mich erst einmal auf die nächsten zwei Wochen zu Hause", so Öttl. „Hauptsächlich werde ich mit dem Rad trainieren, auch Motocross steht auf dem Programm." ■



ÖTTL

Philipp Öttl: In Spanien drei Monate lang bei gutem Wetter intensiv trainiert

IDM Superbike 1000

Puffe: Karriere-Restart

Julian Puffe hat die letzte, desaströse IDM-Saison abgehakt. Er wird dieses Jahr bei GERT56 fahren, in der IDM aber nur bei drei Wildcard-Einsätzen.

Von: **Toni Börner**

Der Schleizer Julian Puffe, 2019 Vize-Champion der IDM-Superbike hinter seinem damaligen BMW-Teamkollegen Ilya Mikhalchik, wird 2021 in der IDM nur sporadisch zu sehen sein. Nach der Corona-Saison 2020 auf Holzhauer-Honda – Puffe kam über Gesamtrang 13 nicht hinaus – wird er dieses Jahr nur drei Wildcards bestreiten. Im aus der Langstrecken-WM in die IDM wechselnden GERT56-Team soll Puffe auf BMW an den Start gehen und das Vertrauen ins Motorrad und in sich selbst wiederfinden. „2022 planen wir dann fest mit ihm für die gesamte Saison", so Teamchef Karsten Wolf.

„Zusammen mit GERT56 und BMW habe ich mit dem Sieg in der Superstock-Klasse beim Bol d'Or in Le Castellet 2018 meinen bisher größten Erfolg gefeiert", weiß Puffe. „Wir haben jetzt einen Zweijahresplan aufgestellt, und es fühlt sich an, als würde ich nach einer langen Auslandsreise zurück zur Familie kehren! Vielen Dank für alles an Karsten Wolf, die Moto Racing School und alle, die mir das ermöglichen." ■



BMW

Julian Puffe: Neuanfang bei GERT56 mit drei Wildcard-Einsätzen in der IDM

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Das Yamaha Austria Racing Team hat sich mit Niccolo Canepa, Marvin Fritz und Karel Hanika einem ausgiebigen Test-Marathon unterzogen. In Almeria und Valencia wurde die Langstrecken-R1M auf Herz und Nieren geprüft, gleichzeitig konnten sich die drei Piloten den Winterrost abschütteln. Canepa stürzte aber, verletzte sich am Knöchel und wurde gleich in Barcelona operiert. „Ich hatte eingangs Turn 10 einen heftigen Highsider, ich denke, den höchsten, den ich jemals hatte. Ich bin aber zuversichtlich, dass ich im April in Le Mans wieder voll fit auf dem Motorrad sitzen kann", so Canepa. Dem Testgeschehen tat das bei YART aber keinen Abbruch. „Wir hatten richtig viel zu tun", erzählt Marvin Fritz. „Wir sind nicht auf Zeiten gefahren, sondern haben neue Elektronik probiert. Andrew Pitt und alle Superbike-WM-Techniker waren mit dabei." Dabei kam das Trio in Valencia mit dem Langstrecken-Motorrad bis auf eine Sekunde an die schnellste MotoGP-Rennrunde des Vorjahres heran. „Es war schon toll, denen allen mal zu zeigen, dass EWC-Fahrer auch nicht langsam sind", konnte sich Fritz ein Grinsen nicht verkneifen.

ENDURANCE-WM

Broc Parkes hängt den Helm an den Nagel. Der Australier, der in MotoGP, Superbike-WM, Supersport-WM, Endurance-WM und vielen weiteren Serien unterwegs war, hört mit dem Rennsport auf. Dieses Jahr hatte er eigentlich schon Verträge für die australische Superbike-Meisterschaft unterschrieben, zieht sich nun aber zurück. „Ich will ein normales Leben mit meinen Kindern führen", gibt Parkes als Grund an. „Sie haben ihr ganzes Leben damit verbracht, mir zu folgen oder darauf zu warten, dass ich heimkomme." Parkes wird aber für Yamaha Australien Testfahrer und eine Beraterrolle übernehmen.



Ob die WM-Piloten bei allen 19 MXGP-Rennen starten können, hängt in der Luft

SZABADFI

Corona-Saison 2.0

Auch im zweiten Jahr der Pandemie droht eine Offroadsaison der Verlegungen, Verschiebungen, Absagen und eventuell auch der Geisterrennen.

Von: **Thomas Schiffner, Robert Pairan** und **Frank Quatember**

Die Vorbereitung auf die kommende Motocross-Saison hat in Italien bereits letzten Sonntag mit dem Auftakt der dreiteiligen italienischen Meisterschaft in Riola Sardo mit Topbesetzung begonnen. Weitere Stationen sind Alghero und Mantova. Leider abgesagt wurde das berühmte Hawkstone International. Hier besteht aber noch die Chance auf ein Umdenken der englischen Veranstalter. Währenddessen wurde das französische Pendant in Lacapelle-Marival auf den 25.04. verschoben. In Deutschland wurde das Frankenbacher Wintercross aufgrund von Corona abgesagt, die Premiumserie ADAC MX Masters sowie die Dutch Masters of Motocross sollen wie geplant stattfinden. Voraussichtlich also genügend Möglichkeiten, sich auf die WM mit dem Start am 23. Mai in Oss (NL) vorzubereiten. Ob tatsächlich alle 19 WM-Läufe an den genannten Terminen stattfinden können, ist Corona geschuldet. Aber nicht nur: Promoter Infront hat vier Rennen namentlich noch nicht benannt, beim Event am 19.9. ist auch das Veranstalterland noch unbekannt. Da Teutschenthal spät auf den 3. Oktober gelegt wurde, sollte der deutsche GP relativ sicher sein.

Unklar indes sind die beiden russischen GP-Rennen (Orlyonok, Igora Drive) und das hat nichts mit der Pandemie zu tun: Russland ist von der Welt-Antidoping-Agentur WADA wegen Staatsdopings bis Ende 2022 als WM-Ausrichter gesperrt.

Enduro-WM erst ab Juni

Die Enduro-DM musste schon frühzeitig erkennen, dass die im März geplanten Termine (Itterbeck und Dahlen) nicht haltbar waren. Zumal sich kein Fahrer regulär vorbereiten konnte, da die Trainingsgelände ebenfalls noch nicht geöffnet sind. So startet die nationale Saison erst mit einem neu ins Leben gerufenen Enduro-Sprint am 31. Juli/1. August.

Auch die deutsche Cross-Country-Serie (GCC) musste bereits den ersten Termin Anfang April auf Juli verschieben. Aus den Problemen des letzten Jahres hatte die Enduro-WM gelernt und den ersten Termin erst Mitte Juni in Portugal angesetzt – bisher könnte das funktionieren, und mit dem am 9./10. Oktober geplanten WM-Lauf in Zschopau wird im Erzgebirge auch erneut gerechnet.

International könnte vielleicht der Auftakt zur Enduro-Europameisterschaft am 17./18. April gefährdet sein. Doch im italienischen Castel di Tora hatte man den Termin schon letztes Jahr vor der Absage erfolglos verschoben, vielleicht kommt es dieses Jahr zum Déjà-vu.

Teterow an frühem Termin

Über Speedway- und Langbahn-WM schweben die gleichen Fragezeichen wie über anderen Offroad-Meisterschaften. Schon der zweite Speedway-GP an Pfingsten in Teterow ist wegen des frühen Termins fraglich. Das Rennen am 19.6. ist noch nicht benannt. Ob das größte Rennen im Nationalstadion von Warschau am 7. August dieses Jahr tatsächlich stattfinden kann, hängt davon ab, ob die 52 000 Zuschauer, die schon seit einem Jahr ihre Tickets haben, tatsächlich reindürfen. Und in Togliatti (RUS) darf laut WADA kein WM-Grand-Prix stattfinden – siehe oben.

Die Langbahn-WM-Saison ist besonders pandemiegefährdet, da ohnehin nur fünf GP-Rennen in drei Ländern geplant sind. Am meisten zittert Herxheim, da die Pfälzer an den (frühen) Traditionstermin Christi Himmelfahrt gebunden sind. ■

MOTOCROSS-WM

23. Mai	Oss/NL
13. Juni	Orlyonok/RUS
20. Juni	Kegums/LV
04. Juli	Borobudur/IND
11. Juli	Bali/IND
25. Juli	Loket/CZ
01. August	Lommel/B
08. August	Uddevalla/S
22. August	KymiRing Iitti/FIN
29. August	Igora Drive/RUS
12. September	Afyonkarahisar/TK
19. September	noch offen
03. Oktober	Teutschenthal/D
10. Oktober	Saint-Jean-d'Angély/F
17. Oktober	intu Xanadú/E
24. Oktober	Águeda/P
31. Oktober	noch offen/I
7. November	noch offen/RCH
21. November	noch offen/RA
26. September	MXoN noch offen

ENDUROSPORT

Enduro-WM

18.–20.6.	Marco de Canaveses/P
25.–27.6.	Edolo/I
16.–18.7	Saaremaa/EST
22.–24.7.	Skövde/S
30.8.–4.9.	ISDE Lombardy-Piedmont/I
8.–10.10.	Zschopau/D
15.–17.10.	Langeac/F

Hard-Enduro-WM

7.–9.5.	Extreme XL Lagares (P)
3.–6.6.	Erzbergrodeo (A)
10.–11.7.	Abetone Hard Enduro (I)
27.–31.7.	Red Bull Romanicas (RO)
13.–15.8.	Red Bull TKO (USA)
11.–12.9.	Hero Challenge (PL)
1.–3.10.	Hixpania Hard Enduro (E)
29.–30.10.	Getzen Rodeo (D)

BAHNSPORT

Speedway-Einzel-WM

21. April	Terenzano/I
22. Mai	Teterow/PD
5. Juni	Prag/CZ
19. Juni	noch offen
17. Juli	Cardiff/GB
31. Juli	Wroctaw/PL
7. August	Warschau/PL
14. August	Målilla/S
28. August	Togliatti/RUS
11. September	Vojens/DK
2. Oktober	Torun/PL
16./17. Oktober	Manchester/GB

Langbahn-WM

13. Mai	Herxheim/D
4. Juli	Mühldorf/D
13. Juli	Marmande/F
28. August	Rzeszow/PL
4. September	Morizès/F
26. September	Team WM Roden/N



Sieger im MX1-Lauf: #61 Jorge Prado vor #3 Romain Febvre und #19 Thomas Kjer Olsen

TAGLIONI

Technisches K.o.

Beim Saisonauftakt im italienischen Riola Sardo setzte sich Kawasaki-Star Romain Febvre im Superfinale durch. Auf den Plätzen folgten 450er-Debütant Thomas Kjer Olsen und Glenn Coldenhoff. Der spanische Top-Favorit Jorge Prado haderte mit der Technik und fiel aus.

Von: **Frank Quatember**

Das quälende Warten hat ein Ende – es wird wieder Motocross auf Top-Level gefahren. Der Wermutstropfen war das coronabedingte Fehlen von Zuschauern bei Teil 1 der dreiteiligen italienischen Meisterschaften im sandigen Riola Sardo. Superstar Antonio Cairoli war mit Frau und Kind vor Ort, aber nicht zum Fahren. „Ich bin noch nicht bei 100 Prozent nach der Knie-OP“, erklärte der neunmalige Champion. Los ging es mit den Läufen der beiden Hauptklassen MX1 und MX2. Die MX2-Klasse war mit Vizeweltmeister Jago Geerts und dem WM-Dritten Maxime Renaux hochklassig besetzt, leider kugelte sich der Franzose im Training die Schulter aus. Als das Gatter zum MX2-Lauf fiel, hatte der Italiener Nicolas Lapucci die Nase vorn. Und das bei der WM-Premiere seiner Zweitakt-Fantic – was für ein tolles Debüt der italienischen Enduro- und Trialspezialisten! Lapucci lieferte sich das ganze Rennen über einen harten Kampf mit Jago Geerts, und erst kurz vor Ende konnte der Belgier trotz Armpump die Werks-Yamaha an ihm vorbei zum Sieg pilotieren. Hinter Lapucci wurde der Schwede Edberg Dritter. Der neue KTM Factory-Rookie Guadagnini stürzte spektakulär, blieb aber wie durch ein Wunder unverletzt.

Romain Febvre: Müde Arme

Der MX1-Lauf war eine klare Sache für den Spanier Jorge Prado. Der mittlerweile in Rom lebende KTM-Star fuhr nach dem Holeshot einen nie gefährdeten Sieg nach Hause. Romain Febvre konnte zunächst gegenhalten, musste aber mit müden Armen den Spanier ziehen lassen und trudelte nur auf Rang 6 ins Ziel. Die Plätze hinter Prado belegten Glenn Coldenhoff bei seinem Yamaha-Debüt und Thomas Kjer Olsen beim ersten Rennen auf einer 450er.

Das Superfinale begann mit dem erwarteten Duell zwischen Prado und Febvre, doch der Spanier musste nach technischem K.o. enttäuscht zurück ins Fahrerlager. Der lange Däne Olsen quetschte sich an Coldenhoff vorbei und machte sogar noch Druck auf Febvre. Doch vergeblich – der Franzose siegte und jubelte: „Die Starts waren super heute. Das zweite Jahr mit Kawasaki beginnt prima!“ Auch das zweite Hersteller-Debüt klappte: Jeremy van Horebeek beeindruckte als Vierter mit der brandneuen 450er-Beta. ■



KAWASAKI

Superfinalsieger Romain Febvre

MOTOCROSS

Riola Sardo (I), 28.02., MX1

1.	Jorge Prado (E)	KTM
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha
3.	Thomas Kjer Olsen (DK)	Husqvarna
4.	Jeremy van Horebeek (NL)	Beta
5.	Alvin Ostlund (S)	Yamaha
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki
7.	Ivo Monticelli (I)	Kawasaki
8.	Tom Koch (D)	KTM
9.	Morgan Lesiardo (I)	Honda
10.	Samuele Bernardini (I)	Honda
11.	Alessandro Lupino (I)	KTM
12.	Davide de Bortoli (I)	Honda
13.	Jimmy Clochet (F)	Beta
17.	Vincent Peter (D)	KTM
20.	Cyrill Scheiwiller (CH)	KTM

Riola Sardo (I), 28.02., MX2

1.	Jago Geerts (B)	Yamaha
2.	Nicholas Lapucci (I)	Fantic
3.	Tim Edberg (S)	Yamaha
4.	Mattia Guadagnini (I)	KTM
5.	Alberto Forato (I)	GasGas
8.	Maximilian Spies (D)	Fantic
12.	Michael Sandner (A)	KTM

Finale „Supercampione“ (MX1 + MX2)

1.	Romain Febvre
2.	Thomas Kjer Olsen
3.	Glenn Coldenhoff
4.	Jeremy van Horebeek
5.	Ivo Monticelli
11.	Tom Koch
15.	Maximilian Spies

NACHRICHTEN

KOCH AUF KTM IN TOP 10

Der 23-jährige Tom Koch feierte in Riola Sardo seine Rennpremiere auf Kosak-KTM und einen guten Saisonauftakt. „Die Strecke war sehr tricky. Und nachdem ich im Training noch Probleme hatte, Spuren und Rhythmus zu finden, lief es im Rennen gut“, freute sich der Thüringer. „Im MX1-Lauf war mein Start schlecht, aber Platz 8 im Ziel völlig in Ordnung. Im Superfinale kam ich besser weg und lag sicher in den Top 10. Im Schlussspurt verlor ich meinen Rhythmus und noch einen Platz, aber ich bin zufrieden.“

GUTES DEBÜT VON MAXIMILIAN SPIES

Mit Spannung wurde in Riola Sardo der Auftritt von Maximilian Spies (16) beobachtet. Der Brandenburger pilotierte eine italienische Fantic, ein Neuling in der Motocrosswelt und in der MX2. „Ein erfolgreiches Comeback auf dem Smoker“, schmunzelte Spies. „Mit dem Zweitakter hat es Spaß gemacht, am Start muss ich noch arbeiten. Leider ist im Superfinale vor mir jemand gestürzt, aber ich konnte mich noch auf Platz 15 vorkämpfen.“

MARTIN SMOLINSKI ERNEUT OPERIERT

Martin Smolinski, Langbahn-Weltmeister 2018, musste sich am 23.02. in Leipzig erneut an seiner verletzten Hüfte operieren lassen. Der 36-jährige Olchinger hatte nach einem Trainingssturz im Frühjahr letzten Jahres die gesamte Coronasaison wegen eines Oberschenkelkopf- und Pfannenbruchs verpasst. Bei einem Routinecheck entdeckte sein Arzt nun, dass sich eine eingesetzte Metallplatte verschoben hatte, die neu fixiert werden musste. Der Bayer ist überzeugt, zu Saisonbeginn rechtzeitig fit zu sein: „Sobald es wieder losgeht, will ich wieder auf meinem vollen Leistungsniveau wie vor dem Sturz sein und mit 110 Prozent in die Saison starten.“

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alvis



1934 Alvis Speed 20 SB, einer von nur 41 Fahrzeugen! 1A Original Details € 129.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Aston Martin

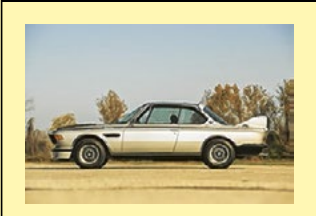


DB11 V8 Coupé, 09/2018, 8.426 km, Onyx Black, Leder Obsidian Black mit Kontrastnähten in Silber, Vollausstattung, Hauspreis: 134.900,-. Royal Motors Kempen GmbH, Raderthalgürtel 2, 50968 Köln, Tel. 0221/93478078, Besuchen Sie die größte Aston Martin Auswahl Europas in Köln. info@astonmartin-koeln.de, www.astonmartin-koeln.de H

BMW



Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er. 0172/8339378 H



1971/75 BMW 3.0 CSL, mit Originalitätsnachweis / Historie ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



Z8 / 2000, 65700 km, topasblau/ schwarz, dt. Fzg., 1. KFZ-Brief, perfekt original, 199.500,- € Inz. mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55806



635 CSi A, Bj. 7/1987, 49850 km, 155 kW (211 PS), blau cirrusblau met., 2 Besitzer, 6 Zylinder, LHD, Alu, H-Kennz., Velour, Klima, Sport Paket, sehr gepflegt, vorbildlich gewartet ,TÜV neu, FIVA Card, 39.850,- €. 91616 Neusitz/ Rothenburg o.T., Tel. 0179/6824767

mehr: motor-klassik.de Nr. 55822

Ferrari





2012/17 Ferrari F 12 TDF, mit Wartungsnachweis, geringe Laufleistung ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H



1962/64 Ferrari 250 GT Lusso, zertifiziert und original... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar



F-Type, 2015, 46000 km, Autom., Klappe, 20", 38.000,– €. Tel. 0172/2303022

Lamborghini



1964/ 68 Lamborghini 350/ 400 GT, mit guter Geschichte ...
Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!
08036-7006, www.cargold.com H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182 - 25 50

Bestellservice und Abo-Service*
motorsportaktuell@dpv.de
**Bitte Bankverbindung angeben*

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



Mercedes Benz 300 SL Roadster/ Flügeltürer. Bei Kauf und Verkauf sind wir seit über 33 Jahren eine der erfahrensten und renommiertesten Adressen weltweit. Wir freuen uns auf Ihren Anruf. Axel Schuette Fine Cars, Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen
Tel. +49 (0) 5202 72000
www.axelschuette.de
E-Mail: info@axelschuette.de H



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee varex@varex.com, 08022/6607080 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55780

Suche SLK u. SL, bar. Tel. 05505/5846 H

Privat, Barzahler, sucht SLS Coupé, möglichst erste Hand, wenig km, unfallfrei. Seriöse Angebote unter Tel. 0172/6075100



280 SE Cabriolet W111 BRABUS,-Komplettrest., EZ 09/1969, 0 km, 118 kW (160 PS), 467 Sandbeige-Metallic, Leder, Klima, 398.000,- €. BRABUS GmbH, Brabus-Allee, 46240 Bottrop, Tel. 02041-7770, www.brabus.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55792

Porsche

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H



2010 Porsche 997 GT3 RS 3.8, erst 19.375 km! Deutsch, € 149.900,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



2016 Porsche 991 GT3 RS, erst 1.729 km! 1. Hand / deutsch, € 179.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



928 GT Mod. 90, deutsches FZ mit deutschem Porsche Scheckheft, indischrot, Leder-Nadelstreifen schwarz, 129000 km, Sportsitze, 5-Gang, el. SD, Sperre, 17", 49.900,– €. Tel. 0162/9888899

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Smart

www.berlin-tuning.com H



Garagen

Container 10 Fuß. Verkauft wird ein Bürocontainer 10 Fuß, Außenmaße: Länge 3 Meter & Breite 2,45 Meter, Höhe 2,80 Meter / Neuware. Austattung: - Eingangstüre - Licht - Elektropaket - 1 Fenster mit Rollladen - 1 Tür 87 cm x 200 cm - Vormontage. Alle Preise zzgl. MwSt. von derzeit 19 %. Staplertaschen und Klima gegen Aufpreis auf Anfrage. Ab Lager 76461 Muggensturm (Baden), Transport 1,25 €/km netto auf Anfrage. Tel. 0172/7467322, info@erwe.com

Honda



Honda RCB Replica, Einzelstück in Europa, auf Basis CB Seven Fifty, mit Straßenzulassung, 22.500,- €. Tel. 0160/98132488

Literatur

Powerslide Motorsport Monatszeitung 1969-1970+MotorsportaktuellWochenausgabe 1971-2018 zu verschenken. Tel. 0711/864065



Veranstaltungen

Wir wollen uns treffen: R5 Pokal 1974-1990-Internet: r5pokal.com Kontaktdaten senden!



Versicherungen







ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 12/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,20
❏ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma ____________________

Vorname (ausgeschrieben) ____________________

Straße/Nr. (kein Postfach) ____________________

PLZ/Ort ____________________

Telefon mit Vorwahl ____________ Mobil ____________

E-Mail ____________________

Rechtsverbindliche Unterschrift ____________ Datum ____________

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe



KALLE PARKKINEN / ARCTIC RALLY FINLAND

Ist denn schon wieder Weihnachten? Bei der Arctic-Rallye in Lappland ließen sich die Piloten im Rentierschlitten ziehen

Peinlicher Anblick

Zur Kritik an digitalen PKs
MSa 11/2021

Respekt für Ihren Mut, das so anzusprechen. Meine Unterstützung, sei es auch nur mental und leider auch nur digital, haben Sie. Es ist mir auch aufgefallen, dass die Qualität der Berichterstattung und der Hintergrundberichte nachgelassen hat. Bleiben Sie sachlich, kritisch und optimistisch und vor allem gesund und immer negativ.

Klaus-Peter Riedel
D-06108 Halle (Saale)

Motorsport aktuell kann sich glücklich schätzen, mit Michael Schmidt (neben Anno Hecker von der FAZ) den besten deutschen F1-Journalisten an Bord zu haben, weil er seit vielen Jahren die Formel 1 pointiert und auch kritisch begleitet. Dabei kann er auf sein bestens verwobenes – analoges – Netzwerk im Fahrerlager vertrauen. Sein Editorial zur Digitalisierung ist punktgenau formuliert. Die Eigentümer der Formel 1 könnten noch etwas verbessern, indem sie die Teams endlich dazu drängen, die bei jedem Fahrer-Interview mit Diktiergeräten bewaffneten, als Aufpasser agierenden Press Officers zu verbannen – mittlerweile ein nur noch nervender und peinlicher Anblick.

Arnold Napp
D-41460 Neuss

Skepsis für 2022

Zur Zukunft der DTM
MSa 11/2021

Ich kann mich noch gut an die herrlichen Rad-an-Rad-Duelle in der Endphase der ITC erinnern. Leider ist davon in der modernen DTM nicht mehr viel übrig geblieben. Meiner Meinung nach liegt es an der Implantierung zahlreicher Formel-1-Funktionen wie DRS. Auch zählt in der heutigen Zeit mehr das Reifenmanagement als echtes Racing auf der Strecke. Zudem fehlt es an einem ausgewogenen Starterfeld. Es fehlt an renommierten Marken wie Alfa Romeo, Peugeot oder auch Honda. Herr Berger ist nur Glück zu wünschen mit der neuen DTM 2.0. Leider bin ich im Moment skeptisch, ob es diese GT-Serie auch noch 2022 gibt.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

Täglich, Mittwoch, 03. März bis Dienstag, 09. März

je 19.50	Top Speed Classic	eoTV**

Donnerstag, 04. März

ab 08.00	Supercars Bathurst, die Rennen (Wh.)	Sport 1+*

Freitag, 05. März

ab 08.00	Supercars Bathurst, die Rennen (Wh.)	Sport 1+*
11.50	NASCAR Cup, Homestead (Wh.)	Sport 1+*

Samstag, 06. März

ab 09.40	Supercars Bathurst, 1. & 2. Rennen (Zus.)	Sport 1+*
14.15	Formel E Diriyyah, Highlights	ORF 1

Sonntag, 07. März

08.30	PS – Automagazin (Wh. 18.30)	N-TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
ab 18.00	Supercars Bathurst, 1. & 2. Rennen (Zus.)	Motorvision TV*
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
19.30	Formel E Diriyyah, Highlights	ORF Sport+*
21.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas **LIVE**	Sport 1+*

Montag, 08. März

11.10	NASCAR Cup Series, Las Vegas (Wh.)	Sport 1+*
20.00	NASCAR Cup Series, Las Vegas (Zus.)	Motorvision TV*
21.35	Goodwood Revival	eoTV**

Motorrad

Samstag, 06. März

ab 13.25	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 16.00)	Motorvision TV*

Sonntag, 07. März

21.45	IoM TT 2018, Qualifikation	Motorvision TV*

Montag, 08. März

ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.25)	Motorvision TV*

Dienstag, 09. März

ab 16.30	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 05. März

12.35	Ferrari Chall., Coppa Shell 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
15.10	Ferrari Chall., Tr. Pirelli 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

Samstag, 06. März

ca. 12.30	DNLS, 5. Lauf **LIVE** (Simracing)	www.vln.de
12.35	Ferrari Chall., Tr. Pirelli 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
15.10	Ferrari Chall., Coppa Shell 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
21.30	GTWC America Sonoma, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

Sonntag, 07. März

09.10	Ferrari Chall., Coppa Shell Finale **LIVE**	motorsport.tv*
11.10	Ferrari Chall., Tr. Pirelli Finale **LIVE**	motorsport.tv*
17.45	GTWC America Sonoma, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig ** auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

05.–07.03.	Ferrari Challenge, Weltfinale Misano	I
05./06.03.	UAE Procar Championship, Dubai	UAE
06./07.03.	GT World Challenge America, Sonoma	USA
05.–07.03.	NASCAR Truck/Xfinity/Cup, Las Vegas	USA

Motorrad

06.03.	Supercross-WM, Daytona	USA
07.03.	Motocross, Alghero	I

Vorschau



WILHELM

F1-Präsentation: Enthüllt Mercedes das nächste Weltmeisterauto?



TIM HOLMES DESIGN

F1-Präsentation: Aston Martin zeigt den neuen Renner von Sebastian Vettel



NASCAR

NASCAR Cup Series: Wer pokert am besten im Oval von Las Vegas?



HRC

Supercross-WM: Kann Ken Roczen die Tabellenführung in Daytona halten?



RAUS AUF
DIE STRASSE
Passend zum Saisonstart gibt’s ein 164 Seiten starkes MOTORRAD.
Darin unter anderem der ultimative Vergleich von BMW R 1250 GS und Ducati Multistrada V4 S, Der Mittelklasse-Neuling Triumph Trident im TopTest, topaktuelle Fahrberichte der Aprilia Tuono 660, Ducati SuperSport und Moto Guzzi V7.
Dazu der Auftakt der großen MOTORRAD-Reifentestserie und dem interaktiven Mitmachprojekt „Einfach machen: Bau Dein eigenes Custombike“. Außerdem Tipps für die erste Tour im Jahr und ein aufschlussreicher Report zur Ersatzteilversorgung bei älteren Motorradschätzchen.
Bist du bereit für die neue Saison?
Jetzt im Handel! Hier bestellen oder gleich abonnieren:
www.motorradonline.de/shop
Tel.: +49 (0) 711 32068899 | E-Mail: motorrad@dpv.de
06
5.3.2021 | Deutschland 4,50 €
MOTORRAD
Neue Serie
Einfach machen:
Bau dein
Custombike
REIFENTEST
SAISONSTART